



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

25. November 2020 (RRB Nr. 1152/2020)

**Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes
sowie von acht Verordnungen (Vernehmlassung)**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Mit Schreiben vom 12. August 2020 unterbreiteten Sie uns den Entwurf zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und des Ordnungsbussengesetzes sowie von acht begleitenden Verordnungen zur Stellungnahme. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

Die folgenden Änderungsvorschläge unterstützen wir grundsätzlich:

- Förderung umweltfreundlicher Technologien
- Automatisiertes Fahren
- Verkehrssicherheit

Teilweise nicht einverstanden sind wir mit den Vorschlägen zur Anpassung von «Via sicura»-Massnahmen bei Raserdelikten. Wir lehnen die Aufhebung des Automatismus, wonach der Rasertatbestand als erfüllt gilt, wenn eine der im Gesetz festgelegten Geschwindigkeitsüberschreitungen vorliegt, ab. Dies hätte zur Folge, dass der Raserin oder dem Raser in jedem einzelnen Fall nachgewiesen werden müsste, dass ein hohes Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Toten bestand. Wollte man «Härtefällen» Rechnung tragen, wäre dies mit einer Ausnahmebestimmung möglich. Die neu geltende Bandbreite von Geldstrafe bis Freiheitsstrafe bis zu vier Jahren für die Begehung eines Raserdelikts erachten wir zudem als zu gross und sie würde schweizweit zu einer Ungleichbehandlung für gleichartige Raserfälle führen. Für die ausführliche Begründung unserer Haltung verweisen wir auf die beiliegenden Fragebögen.



Wir erlauben uns zudem, Sie in den Fragebögen auf weiteren Anpassungsbedarf hinzuweisen. So beantragen wir Ihnen u. a. die Prüfung von wirksameren Massnahmen zur Lärmbekämpfung im Strassenverkehr (manipulierte Auspuffanlagen) und den Verzicht auf das mit der SVG-Revision vom 15. Juni 2012 (AS 2012, 6291) beschlossene Nachschulungsobligatorium bei Führerausweisentzügen nach Art. 16e SVG.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Die Staatsschreiberin:

Dr. Silvia Steiner

Dr. Kathrin Arioli





Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat Kanton Zürich
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Zustimmung erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Änderungen der technischen Vorschriften (Dimensionen, Gewichte) für Fahrzeuge im Einklang mit den Vorschriften der EU stehen.		

2. Automatisiertes Fahren

<p>2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung lässt sich in ihrer Tragweite nicht abschätzen, solange die konkreten Regelungen nicht bekannt sind. Dass im Strassenverkehr zukünftig Fahrzeuge verkehren, deren Lenkerinnen und Lenker einen unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad aufweisen müssen, stellt eine grosse Herausforderung dar. Es müssen daher klare und nachvollziehbare Vorgaben erarbeitet werden.</p>		

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Zugänglichkeit zum Fahrmodusspeicher und seinen Daten für die Fahrzeughalterin oder den Fahrzeughalter auf Gesetzesstufe (Art. 25b Abs. 2 E-SVG) festgelegt wird, der Zugang zu den Daten für Vollzugsbehörden und Dritte aber auf dem Verordnungsweg erfolgen soll (Art. 25b Abs. 3 E-SVG). Auch die Herausgabe an Vollzugs- und Strafbehörden sollte auf Gesetzesstufe erfolgen.		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Versuche sollten nach einheitlichen Kriterien bewilligt und im Hinblick auf spätere rechtliche Regelungen einheitlich ausgewertet werden. Vor diesem Hintergrund besteht eine gewisse Zurückhaltung gegenüber einer Lösung, die Versuche mit «regionalem Charakter» pauschal an die Kantone zu delegieren.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Motion 13.3572 hatte eine flexiblere Lösung im Hinblick auf die LSVA zum Ziel. Der vorgeschlagene Gesetzestext wird dem nicht gerecht. Die Zulassungsdaten sollen nicht nach Wunsch jederzeit geändert werden können. Neben dem zu erwartenden Verwaltungsaufwand durch häufige Änderungen für die kantonalen Zulassungsbehörden hat die vorgeschlagene Regelung auch unerwünschte Auswirkungen auf kantonale Verkehrsabgaben bzw. auf die kantonale Gesetzgebung, was wir entschieden ablehnen. Zeitgemäss, fortschrittlich und damit im Alltagsgeschäft auch praktikabel wäre einzig ein digitales System (betrieben z. B. von der EZV), mittels dessen die Halterinnen und Halter das für die LSVA massgebliche Gewicht selber und unbeschränkt oft ändern bzw. deklarieren können, z. B. vor jeder Fahrt. Denn technisch gesehen fährt das Fahrzeug betriebs- und verkehrssicher und teilbeladen auf den Strassen, wofür das Zulassungsgewicht nicht geändert werden muss.		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die bisherige gesetzliche Regelung hat sich grundsätzlich bewährt. Die Regelung ist klar und verständlich. Praktisch alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer werden niemals mit dem Vorwurf Raserin bzw. Raser konfrontiert. Mit der neuen Regelung würde lediglich Einzelfällen Rechnung getragen. Dem könnte beispielsweise – ausgehend vom Wortlaut der jetzigen Regelung – dadurch Rechnung getragen werden, dass eine Ausnahmeregelung für «Härtefälle» geschaffen wird (analog Art. 66a Abs. 2 StGB). Zu beachten ist zudem, dass bei fahrlässiger Tatbegehung schon jetzt ein richterliches Ermessen besteht.</p> <p>Mit der neuen Formulierung wäre der Raserin oder dem Raser in jedem einzelnen Fall nachzuweisen, dass ein hohes Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Toten bestand. Dies hätte zur Folge, dass dieses Tatbestandselement unter Umständen gar nicht nachgewiesen werden könnte (z. B. Blitzer) oder nur mit einem deutlich grösseren Untersuchungsaufwand (Lasermessungen). Das würde wohl letztlich dazu führen, dass zahlreiche Fälle neu (nur) nach Art. 90 Abs. 2 SVG beurteilt werden müssten.</p>		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Bandbreite von Geldstrafe bis Freiheitsstrafe bis zu vier Jahren ist zu weit. Die jetzige Regelung hat sich grundsätzlich bewährt. Mit den Strafmilderungsgründen gemäss StGB konnte dem Einzelfall Rechnung getragen werden, allenfalls könnte der Entwurf mit einer Ausnahmeregelung für Einzelfälle ergänzt werden (vgl. Beantwortung der Frage 12). Die Anpassung würde zudem schweizweit zu einer Ungleichbehandlung für gleichartige Raserfälle führen (z. B. Strafbefehl mit Geldstrafe versus Urteil mit überjähriger Freiheitsstrafe).</p> <p>Heute können wegen der Strafandrohung viele Raser-Verfahren im abgekürzten Verfahren erledigt werden. Es ist wohl davon auszugehen, dass mit der vorgeschlagenen Änderung deutlich mehr Fälle ins ordentliche Verfahren, einschliesslich anschliessender Rechtsmittelverfahren, gehen würden. Dies hätte erhebliche Mehrkosten zur Folge. Ziel ist es schliesslich, Raserinnen und Raser vor einem schweren Unfall aus dem Verkehr zu ziehen, was mit der neuen Regelung (Bestrafung mit Geldstrafe) wohl kaum mehr gelänge.</p>		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme /

			nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Mit einer Mindestentzugsdauer von 6 statt 24 Monaten nach einem «Raserdelikt» würde sich das «Raserdelikt» nicht mehr so deutlich von den übrigen Kategorien von Verkehrswiderhandlungen abheben. Auch wäre die abschreckende Wirkung nicht mehr gegeben.			

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Anträge zur Änderung von weiteren SVG-Bestimmungen:

Nachschulungsobligatorium Art. 16e SVG:

Wir beantragen, dass das Nachschulungsobligatorium nach Art. 16e SVG (noch nicht in Kraft gesetzt) wieder aufgehoben wird. Wir sind überzeugt davon, dass das Nachschulungsobligatorium einer kritischen Kosten-Nutzen-Analyse ebenso wenig standhält wie die mit der vorliegenden Revision aufzuhebenden Alkohol-Wegfahrsperren und «Blackboxen». Zum einen zweifeln wir die Wirksamkeit als nachhaltigen Beitrag für die Verkehrssicherheit wegen der Ausgestaltung als Obligatorium stark an. Zum anderen sind bei der Umsetzung der Massnahme angesichts des sehr grossen Mengengerüsts an nachzuschulenden Verkehrsdelinquentinnen und -delinquenten Kapazitätsengpässe bei den Kursangeboten absehbar, umso mehr als die Nachschulungen dezentral, in vielen verschiedenen Sprachen und in ausreichender (zeitlicher) Häufigkeit angeboten werden müssen, damit sich die Herausgabe der entzogenen Führerausweise nicht wegen der Unmöglichkeit eines zeitnahen Kursbesuchs hinauszögert. Die notwendigen Kursangebote werden zu hohen Kurskosten führen, die auf die Kursteilnehmenden, die bereits Bussen, Gebühren, Regressforderungen von Versicherungen, Fahreignungsabklärungskosten und vieles mehr zu tragen haben, abgewälzt werden: Damit werden sich die Kostenfolgen für die Betroffenen sozial destabilisierend auswirken.

Art. 89b Bst. b und Art. 89g Abs. 4 und 6 SVG:

Wir weisen diesbezüglich vorab auf das Postulat 20.3809 betreffend «Datenaustausch zwischen Behörden bei Ermittlungen verbessern» hin, das in der vergangenen Herbstsession vom Nationalrat als Erstrat angenommen wurde, und beantragen Ihnen, aufgrund sich uns in jüngster Vergangenheit stellender Problematiken in der Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren folgende Artikel wie folgt zu ergänzen:

Art. 89b Bst. b SVG

«Durchführung von Administrativ- und Strafverfahren **sowie Ordnungsbussenverfahren** gegen Fahrzeugführer im Strassenverkehr.»

Art. 89g Abs. 4 SVG

«Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei **zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem** die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde.»

Art. 89g Abs. 6 SVG

«Das ASTRA **und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können** Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abruverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen.»

Bundeskompentenz für eine bundesrechtliche Regelung der privaten Ausnahme-transportbegleiter (ATB) von Schwertransporten

Im SVG soll analog der Regelung für die Gefahrgutbeauftragten eine Kompetenznorm geschaffen werden, die den Bundesrat ermächtigt, mittels Verordnung eine schweizweit gültige Regelung für private Ausnahmetransportbegleiter (ATB) vorzusehen. Die ATB-Ausweise bzw. -Bewilligungen sollten schweizweit gültig sein und ins Bundesrecht übergeführt werden. Die heutigen ATB-Standardauflagen für Ausnahmetransportbegleiter sollen mittels Bundesverordnung zu einem harmonisierten, schweizweiten Standard erhoben werden. Das würde den Berufsstand der privaten Ausnahmetransportbegleiter stärken, die Administration vereinfachen und Rechtssicherheit und Beständigkeit für die Transportbranche und die Kontrollbehörden schaffen.

Massnahmen zur Lärmbekämpfung im Strassenverkehr (Wirksameres Vorgehen gegen manipulierte Abgassysteme)

Strafuntersuchungsbehörden und Polizei stehen vor immer grösser werdenden Herausforderungen bei der Bekämpfung der Lärmproblematik im Strassenverkehr, die durch illegale und manipulierte Fahrzeugteile wie Auspuffanlagen geschaffen wird. Die bestehenden Regelungen verhindern einen wirkungsvollen Vollzug durch die Polizei. Es fehlen klare gesetzliche Grundlagen und Vorgaben für Lärmmessungen sowie Messmittel. Die Sanktionen sind zudem kaum abschreckend. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Kurzfristig kann in diesem Bereich eine wirkungsvolle präventive Massnahme eingeführt werden: Zur Lärmbekämpfung sollte im SVG eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, die es den Administrativbehörden ermöglicht, fehlbaren Fahrzeugführerinnen und -führern von manipulierten Abgasanlagen den Führerausweis im Sinne eines Warnungsentzuges zu entziehen. Zudem sollte die Polizei beauftragt werden, Führerausweise sofort abzunehmen. Diese Möglichkeit bestand bis 31. Dezember 2012 in Art. 54 Abs. 3 SVG. Hiermit könnte eine wirksame präventive Wirkung erzielt werden.



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK

Per Mail (in PDF und Word): svg@astra.admin.ch

Ihr Zeichen: -
Unser Zeichen: 2020.SIDGS.680

9. Dezember 2020

RRB Nr.: 1443/2020
Direktion: Sicherheitsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Vernehmlassung des Bundes: Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussen- gesetzes und von acht Verordnungen Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einräumung der Möglichkeit zur Einreichung einer Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen. Im Anhang senden wir Ihnen die beiden ausgefüllten Fragebögen in elektronischer Form.

1. Grundsätzliches

Der Regierungsrat unterstützt die Vorschläge zur Förderung der neusten Entwicklung in der Fahrzeugtechnik. Die Anpassungen liegen unmittelbar im Interesse der Verkehrssicherheit und eignen sich grundsätzlich dazu, aus ökologischer Sicht alternative Antriebe zu fördern, wobei die wirtschaftlichen Aspekte mitberücksichtigt werden. Ebenfalls erachtet es der Regierungsrat als sinnvoll, eine einheitliche Regelung im Hinblick auf die Sicherheit der Lenkerinnen und Lenker von E-Bikes zu treffen.

Ad Förderung umweltfreundlicher Technologien

Rechtliche und technische Vorgaben in Abweichung zu den EU-Vorschriften sind zwingend zu vermeiden, da spezifische Schweizer Lösungen insbesondere bei der Vorschriftenanwendung durch die Betroffenen zu Rechtsunsicherheit und zusätzlicher Bürokratie führen. Bei den angestrebten Erleichterungen der Fahrzeuggewichte ist die Gesamtgewichtsgrenze von 44 Tonnen bei schweren Motorwagen mit Blick auf den Strassenunterhalt zwingend beizubehalten. Bei sämtlichen Anpassungen und Ausnahmen ist stets die Praktikabilität im Hinblick auf den Vollzug durch die kantonalen Kontrollorgane zu wahren.

Ad Automatisiertes Fahren

Die Kompetenzerweiterung des Bundesrates erscheint dem Regierungsrat sinnvoll und aus Sicht einer verkürzten Reaktionszeit zur optimalen Förderung solcher Entwicklungen notwendig. Es ist wichtig, sich der technischen Entwicklung des (teil)automatisierten Fahrens nicht zu verschliessen und die gesetzlichen Grundlagen zeitgerecht zu schaffen. Eine entsprechende detaillierte Regelung wird zu gegebener Zeit jedoch mit grösster Sorgfalt aus Sicht der Verkehrssicherheit, der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie des Vollzugs zu prüfen sein. Die Vorschriften zum Datenschutz sind jedoch bereits auf Gesetzesstufe weiter zu konkretisieren.

Ad Sicherheit für E-Bikes

Der Regierungsrat begrüsst die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Reduktion der Unfallfolgen zugunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Es wird durch den Bundesrat abzuwägen sein, ob eine Helmpflicht oder die vorgesehenen Ausrüstungspflichten bei den Betroffenen die nötige Akzeptanz finden. Durch die vorgesehenen Massnahmen darf die ökologisch gewünschte Verbreitung dieser Fahrzeuge nicht unnötig gehemmt werden.

Ad „Via Sicura“ - Massnahmen

Der Regierungsrat begrüsst grundsätzlich die Programmanpassungen unter Vorbehalt der nachfolgenden Anträge im Bereich der Administrativmassnahmen.

2. Anträge

2.1 Führerausweisentzug nach einem „Raserdelikt“

Der Regierungsrat beantragt, dass die Mindestentzugsdauer von 24 Monaten beizubehalten sei.

Begründung

In Bezug auf den Führerausweisentzug nach einem «Raserdelikt» bei Ersttäterinnen und Ersttätern ist aus Sicht der Verkehrssicherheit und der präventiven Wirkung die Mindestentzugsdauer von 24 Monaten grundsätzlich weiterhin zu befürworten. In aller Regel werden die vorliegend interessierenden Delikte vorsätzlich begangen. Auswirkungen können gravierend sein.

Trotzdem gibt es Situationen, insbesondere bei Ersttäterinnen und Ersttätern und auch bei den Angehörigen der Blaulichtorganisationen, welche zu unverhältnismässig langen Sanktionen im Administrativmassnahmenbereich führen können. Allenfalls wäre eine allgemeine Kompromisslösung gemäss einer Mindestdauer von 12 Monaten denkbar.

2.2 EU-Konformität der Vorschriften

Der Regierungsrat beantragt, dass alle im aktuellen Revisionsvorschlag beinhalteten Bestimmungen hinsichtlich der Fahrzeug- und Führerzulassung, die eine Abweichung zu entsprechenden Vorschriften der EU darstellen, mit den EU-Vorschriften harmonisiert werden.

Begründung

Der Umbau von Fahrzeugen gemäss schweizerischen Sondervorschriften ist zwingend zu vermeiden. Dies liegt im Interesse der Fahrzeughersteller und des Fahrzeuggewerbes. Probleme im internationalen Verkehr können dadurch auch für die Verkehrsteilnehmenden vermieden werden.

2.3 Missbrauch von Ausweisen und Schildern (Art. 97 Abs. 1 lit. b SVG)

Der Regierungsrat beantragt, dass Art. 97 Abs. 1 lit. b SVG als Übertretungstatbestand auszugestalten sei.

Begründung

Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe wird bestraft, wer gemäss Art. 97 Abs. 1 lit. b SVG ungültige oder entzogene Ausweise oder Kontrollschilder trotz behördlicher Aufforderung nicht abgibt. Art. 97 Abs. 1 lit. b SVG wird somit aktuell als Vergehen geahndet und gestaltet sich in der weiteren Aufzählung von Art. 97 Abs. 1 SVG, welche sich aus Tatbestandsmerkmalen der Fälschung, des Betruges und der missbräuchlichen Verwendung von Ausweisen und Kontrollschildern zusammenstellen, als Fremdkörper.

Der Tatbestand in lit. b tangiert kein verkehrssicherheitsrelevantes Verhalten. Die Sanktion geht über das notwendige Mass hinaus und erscheint unverhältnismässig. Der vorliegende Tatbestand schafft aus Sicht der verwaltungsrechtlichen und strafprozessualen Praxis Probleme bei der effizienten Zustellung von Verfügungen mit A-Post+ und der damit verbundenen Zustellfiktion. Eine Angliederung des Tatbestandes würde sich beispielsweise in Art. 99 SVG anbieten, der als Übertretung ausgestaltet ist.

2.4 Strassenlärm

Der Regierungsrat beantragt die adäquate Berücksichtigung von effizienten Massnahmen gegen die Strassenlärmbelastung.

Begründung

In der Revision des Strassenverkehrsgesetzes ist derzeit keine Anpassung in Bezug auf die besonders lauten Fahrzeuge vorgesehen. Seit Jahrzehnten investieren Bund und Kantone jedoch Millionen in die Strassenlärmsanierung. In den vergangenen Jahren wurden auch vermehrt quellenseitige Massnahmen umgesetzt (z.B. lärmindernde Beläge). Diese vorgenommenen Massnahmen sollen unterstützt werden, indem die Vorgaben für die Begrenzung des Lärms von besonders lauten Fahrzeugen und Reifen sowie von besonders lautem Fahrstil verschärft werden. Die Regeln für die Kontrolle der Fahrzeuge sollen vereinfacht und härtere Bussen für die sogenannten «Autoposer» eingeführt werden. Weiter sind Verbesserungen in Bezug auf das Inverkehrbringen von leiseren Reifen notwendig; ebenso wie die Einführung von Einschränkungen für Nachrüstungsteile, die mehr Lärm verursachen als die Originalausrüstung.

Im Weiteren erlauben wir uns, auf die beiliegenden Fragebögen zu verweisen.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Pierre Alain Schnegg
Regierungspräsident



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Sicherheitsdirektion
- Bau- und Verkehrsdirektion
- Finanzdirektion
- Gesundheits-, Sozial- und Integrationsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion
- Datenschutzaufsichtsstelle
- Justizleitung

Beilagen

- Fragbogen SVG
- Fragebogen Verordnungen



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Bern Postgasse 68 Postfach 3000 Bern 8
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Prinzip ist die Regelung zweckmässig. In der Botschaft sollte indessen erläutert werden, in welchem Ausmass die zulässigen Abmessungen und Gewichte durch den Bundesrat erhöht werden können. Die Zustimmung erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Änderungen an den technischen Vorschriften (Dimensionen, Gewichte) für Fahrzeuge im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen und unter wirtschaftlichen, ökologischen und verkehrssicherheitsrelevanten Aspekte als verhältnismässig erachtet werden können.		

2. Automatisiertes Fahren

<p>2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Verkehrssicherheit ist bei der Einführung in den Vordergrund zu stellen, ohne dabei die technische Entwicklung unnötig zu verzögern.</p>		
<p>3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die technische Entwicklung des (teil)automatisierten Fahrens ist zu begrüßen. Eine entsprechende detaillierte Regelung wird zu gegebener Zeit jedoch mit Sorgfalt zu prüfen sein und die Zuverlässigkeit der in Frage kommenden Assistenzsysteme muss ohne jegliche Zweifel bestätigt werden können. Für die verantwortlichen Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer müssen die gesetzlichen Rahmenbedingungen jedoch verlässlich und klar sein (Strafrecht/Haftung).</p>		
<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Rahmenbedingungen sind klar zu definieren.</p>		

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Begriff «Zuverlässigkeit» ist für (Personen-)Daten nicht etabliert. Laut dem erläuternden Bericht ist damit die Richtigkeit der Daten gemeint (S. 36). Die Richtigkeit ist auch ein datenschutzrechtlich gebräuchlicher Begriff (vgl. Art. 5 DSGVO) und daher der Zuverlässigkeit vorzuziehen.</p>		

<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es ist zwingend sicher zu stellen, dass die Polizei im Bedarfsfall (Verkehrsunfalltatbestandsaufnahmen, Ahndung von Widerhandlungen, bei denen das autonome Fahren relevant ist) direkt auf die Daten zugreifen bzw. diese auslesen kann. Der Weg über die Justiz darf nur in absoluten Ausnahmefällen notwendig sein.</p> <p>Die Rahmenbedingungen (insbes. Voraussetzungen und die Massnahmen zur Verwirklichung des «need to know»-Prinzips) für den Zugang der Vollzugsbehörden und Dritter zu den Daten sind auf Gesetzesstufe zu definieren, da aufgezeichnete Zeit- und Ortsdaten das Erstellen von Bewegungsprofilen erlauben (vgl. Bemerkungen zu Frage 7).</p> <p>Zudem ist der Zugang der Strafverfolgungsbehörden (nicht nur der Vollzugsbehörden) zu den Daten zu erwähnen, um die zu klärenden Fragen bei Unfällen beantworten zu können. Ergänzend sollte zudem festgehalten werden, dass die Strafverfolgungsbehörden alle Daten verwenden dürfen, die gespeichert sind. Dabei geht es einerseits um Daten, die ohne gesetzliche Pflicht gespeichert werden, andererseits um Daten, die über die gesetzliche Aufbewahrungsfrist hinaus gespeichert werden. Können derartige Daten nicht genutzt werden, kann und wird die Situation eintreten, dass die Strafverfolgungsbehörden zwar wissen (oder wissen könnten), was passiert ist, aber eine erfolgreiche Strafverfolgung nicht möglich ist. Eine Einschränkung der Datenverwendung stellt damit eine ungerechtfertigte Privilegierung derartiger Straftaten gegenüber anderen Delikten dar.</p>		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Rahmenbedingungen sind zu allgemein gehalten. Auf Gesetzesstufe ist mindestens zu regeln: Datenspeicherort (richtigerweise im Fahrzeug und nicht beim Hersteller bzw. «in der Cloud»), Grundsatz der Datensparsamkeit und Verantwortung. Insbesondere ist ebenfalls auf Gesetzesstufe zu regeln, unter welchen Umständen und nach welchen Vorschriften Behörden und Drittpersonen trotz fehlender Einwilligung des Fahrzeughalters Zugriff auf die Daten erhalten können und wie lange die Daten auf dem Datenträger gespeichert werden müssten. Den Bedürfnissen der kantonalen Zulassungsstellen, sowie Polizei- und Justizbehörden ist die nötige Aufmerksamkeit zu schenken.</p> <p>Mit dem Begriff «Datenschutz» wird offenbar die Datensicherheit gemeint (vgl. die zugehörigen Erläuterungen: «Der Datenschutz [...] muss dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen»). Diese umfasst nicht nur den Schutz vor unbefugtem Zugang (Vertraulichkeit), sondern auch der Integrität und der Verfügbarkeit der Daten».</p>		
8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Versuche sollten nach einheitlichen Kriterien bewilligt und im Hinblick auf spätere rechtliche Regelungen einheitlich ausgewertet werden. Vor diesem Hintergrund besteht eine grosse Zurückhaltung gegenüber einer Lösung, die Versuche mit «regionalem Charakter» pauschal an die Kantone zu delegieren. Hingegen ist die Nutzung der kantonalen Erfahrung in der Umsetzung von Versuchen richtig.</p> <p>Zudem müsste der Zugriff auf die Daten gemäss Art. 25b E-SVG direkt durch die Polizei auch bei Versuchsbetrieben mit Ausnahmegewilligungen gesichert sein.</p> <p>Es ist zu präzisieren, von welchen «geltenden Bestimmungen» bei Versuchen abgewichen werden darf. Der Datenschutz ist auch bei Versuchen gemäss den gesetzlichen Vorschriften zu gewährleisten.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>In der Praxis führte die geltende strenge Regelung zu teilweise unverständlichen Ergebnissen bzw. Administrativmassnahmen. Dies wurde sowohl in der Fachliteratur kritisiert, als auch durch die zuständigen Behörden als unbefriedigend eingestuft. Aus diesen Gründen wird die Gesetzesanpassung unterstützt.</p> <p>Für die Praxis ist jedoch unabdingbar, dass auf Stufe Gesetz klare Übergangsregelungen definiert werden.</p>		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2^{bis} und 3^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Für eine abschliessende Stellungnahme müssten die Modalitäten auf Verordnungs- stufe bekannt sein, insbesondere wie allfällige Missbrauchsrisiken tief gehalten wer- den können ohne einen zusätzlichen Bürokratieaufwand auf die kantonalen Stras- senverkehrsämter abzuwälzen. Die Auswirkungen auf die kantonalen Motorfahr- zeugsteuern, insbesondere bei Gewichtsbesteuerung, werden nicht dargestellt. Hin- weis im Vortrag wäre als sinnvoll zu erachten.</p>		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Ra- serdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Flexibilisierung des Ermessensspielraums für die Strafgerichte in einem klar defi- nierten Rahmen ist zu begrüessen. Die heutige Regelung ist innerhalb des StGB- Strafnormensystems ein Fremdkörper.</p> <p>Jedoch gilt es zu bedenken, dass es in der vorgesehenen Ausgestaltung der Vorlage (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG) dazu führen könnte, dass die Norm praktisch wirkungs- los wird. Um den Sinn des Programms «Via Sicura» zu wahren und gleichzeitig den Ermessensspielraum zu vergrössern, müsste wohl eine Mindeststrafe von 6 Monaten in Art. 90 Abs. 3 E-SVG verankert bleiben und auf die Abschaffung des Automatis- mus (Art. 90 Abs. 4 E-SVG) sollte verzichtet werden. Dies ist ein klares Anliegen der Strafjustiz.</p>		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die heute bestehende Mindeststrafe von einem Jahr ist im Vergleich zu anderen gesetzlich vorgesehenen Mindeststrafen im Schweizerischen Strafgesetzbuch (StGB) unverhältnismässig hoch bzw. kann zu einer unverhältnismässigen Härte führen. Hingegen ist eine Mindeststrafe von sechs Monaten vorzusehen (siehe Antwort zu Frage 12).		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus Sicht der Verkehrssicherheit und der präventiven Wirkung wäre die Mindestentzugsdauer von 24 Monaten grundsätzlich weiterhin zu befürworten. Die Abschwächung auf 6 Monate würde die Mindestentzugsdauer sehr nahe an jene nach einer schweren Widerhandlung bringen. Dies war nicht Sinn und Zweck des „Rasertatbestandes“. Eine Reduktion auf 12 Monate im Sinne einer Kompromisslösung wäre hingegen vertretbar. Der Kanton Bern entstellt entsprechend Antrag. Nach wie vor wird von Seiten der Polizei eine griffige Ausnahmeregelung für Polizei- und Rettungskräfte, welche im Rahmen ihrer dienstlichen Verrichtung zum Schutz von Leib und Leben und hohen Sachwerten gezwungenermassen die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nicht einhalten können, vermisst (vgl. parlamentarische Initiative 19.416 Lüscher).		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Eine Aufhebung wird begrüsst, zumal Aufwand und Ertrag in keinem vertretbaren Verhältnis stehen.</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

<p>18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Regelung ist grundsätzlich zweckmässig. Allerdings ist der Schwerverkehr massgeblicher Verursacher des Lärms. Die gültigen Lärmgrenzwerte basieren darauf, dass nur marginal Schwerverkehr auftritt. Falls die neue Regelung zu einem nächtlichen Schwerverkehrsanteil von mehr als 5% führt, dürfte er deutlich hörbar sein. Die neue Regelung darf nicht dazu führen, dass die Bevölkerung wesentlich höheren Lärmbelastungen ausgesetzt wird und die Strasseneigentümer damit zu zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen verpflichtet werden können. Die Regelung ist daher mit grosser Umsicht anzuwenden. Zusätzliche Erläuterungen in der Botschaft zum Thema Lärm wären hilfreich und liessen die Auswirkungen dieser Regelung besser abschätzen.</p>		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja. Der heutige Art. 6a Abs. 2 SVG resultierte als Reaktion auf eine Häufung von schweren Fussgängerunfällen, gliedert sich aber schlecht in die sonstige Gesetzgebung ein und wurde daher nachvollziehbarerweise auch nicht umgesetzt. Stattdessen wurde die entsprechende Norm überarbeitet, aktualisiert und hat sich in der Praxis bewährt. Es ist daher richtig, dass der Absatz aufgehoben wird.		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus Sicht der Polizei wäre es begrüssenswert, wenn der Bundesrat vor dem Erlass einer Regelung ebenfalls die jeweiligen Kantone anhören würde. Die Kantone verfügen über detailliertere Kenntnisse der massgeblichen örtlichen Begebenheiten und entsprechende Erfahrungen, womit eine Mitberichtsmöglichkeit der Sache dienlich wäre.		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Um innerhalb der verschiedenen Verordnungen jedoch Klarheit zu schaffen, ist eine abschliessende Definition, welche Fahrzeuge unter diese «neue» Kategorie zu subsumieren sind, unerlässlich.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsstufe (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung wurde seit längerer Zeit gefordert, um die bestehende Lücke bei der Halterhaftung zu schliessen, und wird ausdrücklich begrüsst.		

Justiz- und Sicherheitsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 59 17
justiz@lu.ch
www.lu.ch

Zustellung per Mail
svg@astra.admin.ch

Bundesamt für Strassen

Luzern, 9. Dezember 2020

Protokoll-Nr.: 1394

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates danken wir Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und stellen Ihnen die Fragebögen mit unseren Bemerkungen zu.

Wir bitten Sie um Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse



Paul Winiker
Regierungsrat

Beilagen:

- Fragebogen SVG und OBG
- Fragebogen Verordnungen



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Kanton Luzern Justiz- und Sicherheitsdepartement Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Zustimmung erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Änderungen an den technischen Vorschriften betreffend Dimensionen und Gewichte für Fahrzeuge im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Schaffung einer präzisen gesetzlichen Grundlage wird begrüsst.		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Bestimmung lässt sich in ihrer Tragweite noch nicht abschätzen. Bei den Automatisierungssystemen gibt es eine grosse Vielfalt: Diese reicht von einzelnen Assistenzsystemen (z.B. Spurhalte- und Notbremsassistent, Sekundenschlaferkennung, Totwinkelwarner) bis zum teilweisen oder komplett autonomen Fahren. Der Grad der Aufmerksamkeit, die von der Lenkerin oder dem Lenker gefordert wird, unterscheidet sich somit sehr stark. Eine grosse Herausforderung wird sein, dass zukünftig Fahrzeuge verkehren könnten, deren Lenkerinnen und Lenker einen stark unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad erfordern. Das wird die Zurechnung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit erschweren. Es müssen zuerst klare, nachvollziehbare und umsetzbare Vorgaben erarbeitet werden. Zudem darf die Lockerung nicht dazu führen, dass der Grundsatz nach Art. 31 Abs. 2 SVG (Beherrschen des Fahrzeuges) ausgehebelt wird.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Ja, das ist ein Grundsatz, der zuerst in der Praxis aufgrund von genügend Feldversuchen getestet und erprobt wurde.</p>		
<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es fehlt unseres Erachtens für die Herausgabe der Daten an die Strafverfolgungsbehörden nach Verkehrsunfällen oder in Strafverfahren eine verbindliche Regelung. Im Untersuchungsverfahren muss die Vollzugsbehörde uneingeschränkter Zugang auf die vom Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten haben.</p> <p>Es muss eine gesetzliche Grundlage für die Verpflichtung der Fahrzeughersteller geschaffen werden, damit die Umsetzungsbehörden die im Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten in einem Verfahren ohne Einschränkung erhalten.</p>		
<p>7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Bestimmung ist präziser zu formulieren. Unklar ist beispielweise, worauf sich Art. 25c E-SVG bezieht.</p>		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Versuche sollen nach einheitlichen Kriterien bewilligt werden im Hinblick auf die spätere rechtliche Regelung. Wir weisen aber darauf hin, dass gegenüber Versuchen mit regionalem Charakter eine gewisse Zurückhaltung besteht und nicht pauschal an einzelne Kantone delegiert werden können. Der Lead muss hier klar beim Gesetzgeber bleiben.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Dadurch wird der Grundsatz der Verhältnismässigkeit gewahrt.		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Grundsätzlich anerkennen wir das Anliegen. Aber das verursacht einen immensen Mehraufwand für die Kantone in den Bereichen Technik und Zulassung sowie Auswirkungen auf die Verkehrsabgaben (Gewichtsreduktion = weniger Verkehrsabgaben).</p> <p>Die Motion hatte eine Lösung im Hinblick auf die LSVA zum Ziel. Der vorgeschlagene Gesetzestext wird dem nicht gerecht. Die Zulassungsdaten sollen nicht nach Wunsch jederzeit geändert werden können. Neben dem zu erwartenden immensen Verwaltungsaufwand durch häufige Änderungen für die kantonalen Zulassungsbehörden hat die vorgeschlagene Regelung auch unerwünschte Auswirkungen auf kantonale Verkehrsabgaben resp. auf die kantonale Gesetzgebung, was wir entschieden ablehnen. So ist dieses Vorhaben nicht umsetzbar.</p> <p>Wir könnten uns vorstellen, dass mittels eines digitalen Systems (betrieben z.B. von der Eidgenössischen Zollverwaltung [EZV]) die Halterschaft das für die LSVA massgebliche Gewicht selber beliebig oft ändern resp. deklarieren kann, z.B. vor jeder Fahrt. Technisch gesehen fährt das Fahrzeug betriebs- und verkehrssicher und teilbeladen auf den Strassen, wofür die Zulassungsgewichte nicht geändert werden müssen. Die Zulassungsdaten würden so von der LSVA getrennt.</p>		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Raserdelikte können sich in Bezug auf die von ihnen ausgehende Gefährlichkeit je nach den Umständen stark unterscheiden. Die Erweiterung des Ermessensspielraumes für Gerichte und Vollzugsbehörden durch Aufhebung der Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr erlaubt es, die Umstände des Einzelfalles differenzierter und angemessener zu berücksichtigen und so unnötige Härten zu vermeiden.</p> <p>Damit kann auch der Diskrepanz zwischen Erfüllung der Aufgaben durch die Blaulichtorganisationen bei dringlichen Dienstfahrten und der restriktiven Auslegung von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG wieder besser Rechnung getragen werden.</p>		

	<p>Zusätzlich wünschen wir die folgende Änderung von Art. 100 SVG zugunsten der Blaulichtorganisationen bei Dringlichkeitsfahrten:</p> <p><i>Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, sofern er die nötige Vorsicht walten lässt und die erforderlichen Warnsignale abgibt; die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe entgegensteht. Hat der Fahrzeugführer durch seine Verkehrsregelverletzung eine zum Einsatzzweck unverhältnismässig grosse Gefahr geschaffen, so ist die Dienstfahrt strafmildernd zu berücksichtigen.</i></p>
--	--

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>vgl. Bemerkungen zu Frage 12</p> <p>Ja, damit soll auch im Vergleich zu den Mindeststrafen im Strafrecht bei der Begehung eines Raserdeliktes besser Rechnung getragen werden.</p>		

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Ja, unter dem Vorbehalt, dass die Ausnahmen von der Strafbarkeit für Blaulichtorganisationen nach Art. 100 Ziff. 4 SVG unverändert bleiben.</p>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit und unter Alkoholeinfluss gefährdet die Verkehrssicherheit erheblich: Allein im Jahr 2019 gab es gemäss der Strassenverkehrsunfall-Statistik des ASTRA 3'870 Strassenverkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss und 4'414 wegen zu hoher Geschwindigkeit. Zudem verursachen Verkehrsunfälle neben seelischem Leid auch grosse Kosten für die Wirtschaft (Arbeitsausfälle) und die Gesellschaft (Behandlungskosten).</p> <p>Solche Aufzeichnungsgeräte, deren Kosten sich in einem vernünftigen Rahmen bewegen, werden bereits erfolgreich von Versicherungsgesellschaften zur Senkung der Prämien eingesetzt.</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe die Antwort zu Frage 16.</p>		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

<p>18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

<p>19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Mit Art. 6a Abs. 4 E-SVG (kantonale Ansprechperson für Verkehrssicherheit) wird der Beurteilung vor Ort besser Rechnung getragen.</p>		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

<p>20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Allerdings muss eine Lockerung des Verbots mit der Schaffung von geeigneten Infrastrukturen (Rennstrecken) einhergehen.</p>		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir begrüßen die gesetzliche Klarstellung der Gleichbehandlung von Führern von Motorfahrzeugen mit geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit mit Radfahrern bei der Ahndung von Widerhandlungen durch Androhung von Übertretungsstrafen in Form von Bussen. Eine entsprechende Gleichbehandlung beabsichtigte der Bundesrat bereits mit der Botschaft vom 31. Mai 1999 zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes für den Bereich der Fahrunfähigkeit und Vereitelung (vgl. BBl 1999 IV 4497). Da nach dem damaligen Verständnis von Art. 42 Abs. 4 VRV für insbesondere die Führer von Motorfahrrädern grundsätzlich die Vorschriften für die Radfahrer gelten sollten, wurde eine gesetzgeberische Klarstellung dieser Haltung offenbar aber nicht für notwendig erachtet. Das Bundesgericht hielt dann aber im Urteil 6B_451/2019 vom 18. Juni 2019 fest, dass Art. 42 Abs. 4 VRV nur für den Bereich</p>		

<p>der Fahrregeln besagt, dass namentlich Führer von Motorfahrrädern die Vorschriften für Radfahrer zu beachten haben. Seit diesem Urteil fehlt es an einer expliziten gesetzlichen Grundlage für die erwähnte Gleichbehandlung. Die gesetzliche Klarstellung dieser Gleichbehandlung, welche nun generell, aber beschränkt auf Motorfahrzeuge mit geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit gilt und insbesondere auch den Bereich der Entwendung zum Gebrauch umfasst, wird daher begrüsst.</p> <p>Im erläuternden Bericht wird festgehalten, dass versehentlich bei der Umsetzung der parlamentarischen Initiative «08.421 Herr vom 20. März 2008, Strassenverkehrsgesetz. Änderung» das Führen eines Töfflis ohne entsprechenden Ausweis ebenfalls Vergehenstatbestand statt wie bisher lediglich als Übertretung ausgestaltet wurde. Gemäss dem erläuternden Bericht sollen jedoch unter die Fahrzeuge von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit nur jene Fahrzeuge fallen, welche eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h sowie eine Leistung von maximal 2.00 kW haben. Schnelle E-Bikes und Mofas würden demnach nicht darunterfallen. Die beabsichtigte Entschärfung des Tatbestands des Führens eines Motorfahrrades ohne Führerausweis erfordert deshalb eine separate gesetzliche Klarstellung.</p> <p>Im Übrigen regen wir an, dass die Begriffe «Fahrzeuge von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit» mit der Signalisationsverordnung (SR 741.21) abzugleichen sind, insbesondere im Bereich der Fahrräder inkl. E-Bikes.</p>
--

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

<p>23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir begrüßen die gesetzliche Klarstellung sehr, dass auch juristische Personen unter die Halterhaftung fallen sollen, um damit den bundesgerichtlichen Anforderungen an eine ausreichend bestimmte gesetzliche Grundlage Genüge zu tun. Dies entspricht auch bereits der vom Bundesrat in der Botschaft vom 20. Oktober 2010 zu «Via sicura» vertretenen Haltung. Es handelt sich dabei lediglich um eine gesetzestechnische Nachbesserung. Die bestehende Lücke in der Gesetzgebung verursacht heute in der polizeilichen Umsetzung einen sehr hohen Aufwand und führt in vielen Fällen zu einer Rechtsungleichheit gegenüber den natürlichen Personen.</p>		

Weitere Bemerkungen

- Wir gestatten uns an dieser Stelle einige Bemerkungen im Zusammenhang mit dem Nachschulungsobligatorium gemäss dem im Jahr 2012 beschlossenen Art. 16e SVG. Der Bundesrat wird mutmasslich in Kürze über das Inkrafttreten beschliessen.

Wir bedauern, dass das Nachschulungsobligatorium nicht aus dem SVG gestrichen werden soll, und beantragen Ihnen, dies nachzuholen. Wir sind überzeugt davon, dass das angedachte Nachschulungsobligatorium einer kritischen Kosten-Nutzen-Analyse nicht standhält. Zum einen zweifeln wir die Wirksamkeit als nachhaltigen Beitrag für die Verkehrssicherheit wegen der Ausgestaltung als Obligatorium stark an. Andererseits sind bei der Umsetzung der Massnahme angesichts des sehr grossen Mengengerüsts an nachzuschulenden Verkehrsdelinquenten Kapazitätsengpässe bei den Kursangeboten absehbar, umso mehr als die Nachschulungen ja dezentral, in vielen verschiedenen Sprachen und in ausreichender (zeitlicher) Häufigkeit angeboten werden müssen, damit sich die Herausgabe der entzogenen Führerausweise nicht wegen der Unmöglichkeit eines zeitnahen Kursbesuchs hinauszögert.

Die notwendigen Kursangebote werden unausweichlich zu hohen Kurskosten führen, die auf die Kursteilnehmenden abgewälzt werden.

Aus all diesen Gründen schlagen wir Ihnen den Verzicht auf die Inkraftsetzung bzw. die Aufhebung von Art. 16e SVG vor.

2. Zu Art. 89b Bst. b und Art. 89g Abs. 4 und Abs. 6 SVG:

Aufgrund sich in jüngster Vergangenheit stellender Problematiken in der Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren, beantragen wir Ihnen folgende Artikel wie folgt zu ergänzen:

Art. 89b Bst. b SVG

«Durchführung von Administrativ- und Strafverfahren **sowie Ordnungsbussenverfahren** gegen Fahrzeugführer im Strassenverkehr.»

Art. 89g Abs. 4 SVG

«Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei **zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem** die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde.»

Art. 89g Abs. 6 SVG

Das ASTRA **und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können** Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abrufverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen.



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. August 2020 laden Sie den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01), des Ordnungsbussengesetzes (OBG; SR 314.1) und von acht Verordnungen Stellung zu nehmen.

Die Antworten entnehmen Sie bitte den beiden Fragebogen in der Beilage.

Wir erlauben uns zusätzlich einige Bemerkungen im Zusammenhang mit einer bereits beschlossenen Gesetzesrevision, die nicht Gegenstand des vorliegenden Revisionspakets ist, über deren Inkraftsetzung der Bundesrat aber mutmasslich in nicht allzu ferner Zukunft entscheiden will, nämlich das Nachschulungsobligatorium gemäss dem im Jahr 2012 beschlossenen Artikel 16e SVG:

Wir bedauern, dass das Nachschulungsobligatorium nicht ebenso wie die Alkohol-Wegfahrsperrern und die Datenaufzeichnungsgeräte wieder aus dem SVG gestrichen werden soll. Wir sind überzeugt davon, dass das angedachte Nachschulungsobligatorium einer kritischen Kosten-Nutzen-Analyse ebenso wenig standhält wie eben Alkohol-Wegfahrsperrern und die Blackboxes. Einerseits zweifeln wir die Wirksamkeit als nachhaltigen Beitrag für die Verkehrssicherheit wegen der Ausgestaltung als Obligatorium stark an. Andererseits sind bei der Umsetzung der Massnahme angesichts des sehr

grossen Mengengerüsts an nachzuschuldenden Verkehrsdelinquenten Kapazitätsengpässe bei den Kursangeboten absehbar, umso mehr als die Nachschulungen ja dezentral, in vielen verschiedenen Sprachen und in ausreichender (zeitlicher) Häufigkeit angeboten werden müssen, damit sich die Herausgabe der entzogenen Führerausweise nicht wegen der Unmöglichkeit eines zeitnahen Kursbesuchs hinauszögert. Die notwendigen Kursangebote werden unausweichlich zu sehr hohen Kurskosten führen, die auf die Kursteilnehmenden, die durch Bussen, Gebühren, Regressforderungen von Versicherungen, Fahreignungsabklärungskosten u.v.m. ohnehin schon arg gebeutelt sind, abgewälzt werden: Damit werden sich die Kostenfolgen für die Betroffenen sozial destabilisierend auswirken.

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass sich das Nachschulungsobligatorium alles in allem konträr zu den Zielsetzungen anderer, politisch mehrheitsfähiger Vorstösse (wie z. B. Motion Graf-Litscher [17.3520] oder Motion Caroni [17.4317]) auswirken wird. Aus genannten Gründen beantragen wir den Verzicht auf diese Massnahme und die ersatzlose Aufhebung von Artikel 16e SVG.

Aufgrund sich in jüngster Vergangenheit stellender Problematiken in der Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren beantragen wir Ihnen folgende Artikel wie folgt zu ergänzen:

Artikel 89b Buchstabe b SVG

«Durchführung von Administrativ- und Strafverfahren **sowie Ordnungsbussenverfahren** gegen Fahrzeugführer im Strassenverkehr.»

Artikel 89g Absatz 4 SVG

«Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei **zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem** die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde.»

Artikel 89g Absatz 6 SVG

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) **und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können** Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abruverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen.

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 1. Dezember 2020



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Urban Camenzind

Roman Balli

Beilagen

- Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes (Beilage 1)
- Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (Beilage 2)



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Regierungsrat des Kantons Uri
Rathausplatz 1
6460 Altdorf

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **12.12.2020** an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist?
(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Problematisch ist es jedoch, wenn Regelungen der technischen Vorgaben von den entsprechenden Vorschriften der EU abweichen. Abweichende technische Vorschriften im Schweizer Recht gegenüber den EU-Vorschriften führen zu Folgeproblemen, insbesondere zu Unsicherheiten bei der Vorschriftenanwendung.

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Der Regelung soll nur zugestimmt werden, wenn die Haftungsfragen geklärt sind und der Zugriff auf die Fahrmodusspeicher der Automatisierungssysteme für die Polizei in Ereignisfällen (digitale Spuren) möglich ist bzw. geregelt wird.</p> <p>Diese Bestimmung lässt sich in ihrer Tragweite nicht abschätzen, solange nicht auf dem Tisch liegt, wie diese Regelungen im Einzelnen aussehen werden. Der Zustand, wonach auf den Strassen Fahrzeuge verkehren werden, deren Lenkerinnen und Lenker einen unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad aufweisen müssen, sehen wir als erhebliche Herausforderung.</p>		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ergänzend ist der Zugriff auf den Fahrmodusspeicher bei Ereignissen zu regeln (digitale Spuren).		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Versuche sollten nach einheitlichen Kriterien bewilligt und im Hinblick auf spätere rechtliche Regelungen einheitlich ausgewertet werden. Vor diesem Hintergrund besteht eine gewisse Zurückhaltung gegenüber einer Lösung, die Versuche mit «regionalem Charakter» pauschal an die Kantone delegiert.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Mit dieser Anpassung entfällt ein Stück weit die erzieherische Wirkung bei den fehlbaren Junglenkenden. Mit der bisherigen Regelung ist der Junglenkende gezwungen, sich an die Verkehrsregelung zu halten, was sich auch positiv auf das Fahrverhalten nach Ablauf der Probezeit (angewohntes Fahrverhalten) auswirkt.		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es bleiben die Auswirkungen anzumerken: Mehraufwand für die Kantone in den Bereichen Technik und Zulassung, sowie die Auswirkungen auf die Verkehrsabgaben (Gewichtsreduktion = weniger Verkehrsabgaben).		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Die Mindeststrafe von einem Jahr stellt eine gewisse Abschreckung dar, die gegebenen Verkehrsregelung in diesem hohen und für die anderen Verkehrsteilnehmenden gefährlichen Masse zu überschreiten.		

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Bemerkung zu Frage 13.</p>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die gewünschte Wirkung dieser Massnahme konnte aus unserer Sicht nicht erreicht werden.</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

Die gewünschte Wirkung dieser Massnahme konnte aus unserer Sicht nicht erreicht werden.

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Im Sinne der einheitlichen Regelung innerhalb der Schweiz.
--

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Mit der Schaffung des Sicherheitsbeauftragten (Ansprechperson), die dafür sorgt, dass die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen im Sinne der Verkehrssicherheit zu erfolgen hat, ist diese Regelung aus unserer Sicht hinfällig.
--

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Im Sinne der Rechtsgleichheit.</p>		

6431 Schwyz, Postfach 1260

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

per E-Mail

an: svg@astra.admin.ch

Schwyz, 17. November 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. August 2020 unterbreitet das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK den Kantonsregierungen die Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen bis zum 12. Dezember 2020 zur Vernehmlassung.

Die Haltung des Schwyzer Regierungsrates zu den einzelnen Revisionspunkten geht aus den Antworten in den beiden Fragebogen hervor. Was die Förderung umweltfreundlicher Technologien betrifft, ist der Regierungsrat der Ansicht, dass nur Regelungen getroffen werden sollen, die auch im EU-Raum zur Anwendung gelangen.

Die Nachjustierung der «Via sicura-Massnahmen» ist im Sinne des Regierungsrates und wird vollumfänglich unterstützt. Zusätzlich soll aber unter diesem Titel der noch nicht in Kraft getretene Art. 16e SVG (Nachschulungsobligatorium) ersatzlos gestrichen werden. Die Wirkung solcher Nachschulungen ist umstritten, das Mengengerüst pro Jahr erheblich, entsprechende Fachleute rar und die Gestaltung des regionalen Kursangebotes aufwändig, weil der Kursbesuch in mehreren Teilen während des Entzugs und somit ohne Fahrzeug absolviert werden muss. Art. 16e SVG soll deshalb gleich wie die Massnahmen «Alkohol-Wegfahrsperrern» und «Blackboxen» wieder gestrichen werden.

Einen freiheitlichen Ansatz schlägt der Regierungsrat bei der Verbesserung der Sicherheit von E-Bike-Fahrenden vor. Als Vergleich kann auf das Helmtragen beim Skifahren verwiesen werden. Obwohl es in diesem Bereich keine Pflicht gibt, tragen mittlerweile praktisch alle Skifahrer freiwillig einen Helm, weil sie sich der Konsequenzen bei einem Unfall bewusst sind.

Letztlich wird ergänzend zur vorliegenden Revision angeregt, die Art. 89b und 89g SVG zu präzisieren, weil sich im Zusammenhang mit der Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren immer wieder Probleme ergeben.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Ihnen, Frau Bundespräsidentin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

Petra Steimen-Rickenbacher
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

Beilagen:

- 2 Fragebogen

Kopie an:

- die Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Schwyz Postfach 1260 6431 Schwyz
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist auf eine Übereinstimmung mit den Vorgaben des EU-Rechts zu achten.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Bestimmung lässt sich in ihrer Tragweite nicht abschätzen, solange nicht bekannt ist, wie diese Regelungen im Einzelnen aussehen werden. Der Zustand, in dem auf den Strassen Fahrzeuge verkehren werden, deren Lenker einen unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad aufweisen müssen, stellt eine erhebliche Herausforderung dar. Es müssen klare und nachvollziehbare Vorgaben erarbeitet werden.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich spricht nichts dagegen. Die gesetzliche Regelung ist aber sehr abstrakt und es muss daher bei konkreten Bewilligungen klar festgelegt werden, welche Art von Automatisierungssystem in welchem Raum möglich und welche Sicherheitsmassnahmen zu treffen sind.		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es muss derzeit vermutet werden, dass noch mehr Daten erhoben werden müssten, um die zu klärenden Fragen insbesondere bei Unfällen beantworten zu können. Insofern erscheint die Bestimmung mit der Aufzählung in Abs. 1 zu eng gefasst zu sein. Da aber die Funktionsweise solcher Systeme noch nicht bekannt ist, kann derzeit gar nicht definitiv gesagt werden, welche Art Daten zur Eruiierung, ob ein technisches oder menschliches Versagen Ursache des Ereignisses war, benötigt werden. Bei der Regelung in Absatz 3 lit. c müsste auch klar geregelt werden, dass die Strafverfolgungsbehörden (Polizei und Staatsanwaltschaft) einen einfachen Zugang zu den Daten erhalten müssen. Es ist unklar, was mit «Vollzugsbehörden» gemeint ist bzw. diese Aufzählung ist nicht abschliessend.</p> <p>Es fehlen zudem Richtlinien, wie und auf welche Weise die Daten aus dem Fahrmodusspeicher ausgelesen werden können. Es muss hier eine einfache, schnelle und kostengünstige Methode geben, ansonsten die Strafverfolgungsbehörden enorme Schwierigkeiten bei der Untersuchung von Strassenverkehrsunfällen haben werden, da davon auszugehen ist, dass bei der Einführung eines autonomen Fahrens die Lenker geltend machen werden, dass das System nicht korrekt funktioniert habe und sie dafür nicht verantwortlich gemacht werden können.</p> <p>Bei Abs. 3 müsste zusätzlich geregelt werden, dass auch Daten über Bremsen (autonom oder durch Lenker), Blinken usw. gespeichert werden müssen.</p> <p>Die Zeitdauer der Datenspeicherung ist ebenfalls nicht geregelt. Es erscheint klar, dass die Daten nicht auf unbeschränkte Dauer gespeichert werden müssen/dürfen. Es ist aber zweckmässig, die Daten für eine gewisse Zeitdauer (z.B. einen Monat) gespeichert zu haben, um auch Unfallgeschehen, die unter Missachtung von Meldepflichten zu untersuchen sind, abklären zu können.</p>		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>Die Frage ist unklar bzw. nicht vollständig. Bezieht sie sich über Art. 25a Abs. 2 und 3 hinaus nicht auch auf Art. 25b (Fahrmoduspeicher)? Diese Bestimmung ist unklar formuliert und bedarf einer Konkretisierung. Was bedeutet: «Der Datenschutz ist zu gewährleisten»? Der Titel der Bestimmung ist ebenfalls unklar. Besser wäre wohl von «Sicherheit» oder «Zugriff» auf die Daten zu sprechen.</p>
--

<p>8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Versuche sollten nach einheitlichen Kriterien bewilligt und im Hinblick auf spätere rechtliche Regelungen einheitlich ausgewertet werden. Vor diesem Hintergrund besteht eine gewisse Zurückhaltung gegenüber einer Lösung, die Versuche mit «regionalem Charakter» pauschal an die Kantone delegiert.</p>		

<p>9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

<p>10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es bleiben die Auswirkungen anzumerken: Mehraufwand für die Kantone in den Be- reichen Technik und Zulassung sowie Einfluss auf die Verkehrsabgaben (Gewichts- reduktion = weniger Verkehrsabgaben). Wichtig ist, dass das neue Gesamtgewicht jeweils erst ab Ausstellung des Fahrzeugausweises gilt.		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gegen einen erhöhten Ermessensspielraum der Gerichte bei der Strafzumessung ist nichts einzuwenden. Die vorgeschlagene Änderung von Art. 90 Abs. 3 SVG hat aber zur Folge, dass diese Bestimmung praktisch wirkungslos wird. Der Strafrahmen ist gegenüber Abs. 2 um ein Jahr höher, was in der Praxis aber nicht relevant sein dürfte, da es auch unter Abs. 3 in der Praxis keine Sanktionen gibt, die annähernd 3 Jahre Freiheitsstrafe betragen. Aus dieser Sicht könnte Abs. 3 auch gänzlich gestrichen werden, was aber dem ursprünglichen Sinn der Via sicura zuwiderlaufen würde. Es wäre zu begrüssen, wenn weiterhin eine Mindestsanktion im Gesetz verankert wird, wobei es genügend erscheint, wenn diese 6 Monate Freiheitsstrafe beträgt. Darüber hinaus ergibt sich dann genügend Ermessensspielraum für die Gerichte. Ohne gesetzliche Mindeststrafe muss damit gerechnet werden, dass auch bei Geschwindigkeitsexzessen gemäss heutiger Raser-Norm wieder Sanktionen von deutlich unter 6 Monaten Freiheitsstrafe bzw. 180 Tagen Geldstrafe ausgesprochen würden.		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Vergleich mit anderen Mindeststrafen, die das Strafrecht für Verbrechen oder Vergehen vorsieht, ist die bislang geltende Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» unverhältnismässig. Vorgeschlagen wird hier eine Mindeststrafe von sechs Monaten Freiheitsstrafe.		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Details zur baulichen Ausgestaltung von Fussgängerstreifen wurden zwischenzeitlich in den entsprechenden SSV-Normen integriert.		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Änderung ist zu begrüßen. Wie gezeigt, sind die Bestimmungen derzeit lückenhaft. Heute fallen zahlreiche Widerhandlungen, die in Verwendung von Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft begangen werden, unter die allgemeinen Vergehensstatbestände. Das entspricht nicht dem geschaffenen Gefahrenmoment und ist unverhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Weder aus der geplanten Gesetzesbestimmung noch den dazu verfassten Erläuterungen ist ersichtlich, wofür diese Kompetenz des ASTRA angedacht ist.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die Aufnahme dieser Bestimmung notwendig und in der Verfolgung von OB-Delikten zwingend nötig ist.		

Weitere Bemerkungen im Zusammenhang mit dem noch nicht in Kraft gesetzten Nachschulungsobligatorium gemäss Art. 16e SVG:

Nachstehend noch einige Bemerkungen im Zusammenhang mit einer bereits beschlossenen Gesetzesrevision, die nicht Gegenstand des vorliegenden Revisionspakets ist, über deren Inkraftsetzung der Bundesrat aber mutmasslich in nicht allzu ferner Zukunft entscheidet, nämlich das Nachschulungsobligatorium gemäss dem im Jahr 2012 beschlossenen Art. 16e SVG:

Es wird bedauert, dass das Nachschulungsobligatorium nicht ebenso wie die Alkohol-Wegfahrsperrern und die Datenaufzeichnungsgeräte wieder aus dem SVG gestrichen werden soll. Es wird beantragt, dies bei nächster Gelegenheit nachzuholen. Es herrscht die Überzeugung, dass das angedachte Nachschulungsobligatorium einer kritischen Kosten-Nutzen-Analyse ebenso wenig standhält wie eben Alkohol-Wegfahrsperrern und die Black Boxes. Einerseits wird die Wirksamkeit als nachhaltigen Beitrag für die Verkehrssicherheit wegen der Ausgestaltung als Obligatorium stark angezweifelt. Andererseits sind bei der Umsetzung der Massnahme angesichts des sehr grossen Mengengerüsts an nachzuschulenden Verkehrsdelinquenten Kapazitätsengpässe bei den Kursangeboten absehbar, dies umso mehr, als die Nachschulungen ja dezentral, in vielen verschiedenen Sprachen und in ausreichender (zeitlicher) Häufigkeit angeboten werden müssen, damit sich die Herausgabe der entzogenen Führerausweise nicht wegen der Unmöglichkeit eines zeitnahen Kursbesuchs hinauszögert. Die notwendigen Kursangebote werden unausweichlich zu sehr hohen Kurskosten führen, die auf die Kursteilnehmenden, die durch Bussen, Gebühren, Regressforderungen von Versicherungen, Fahreignungsabklärungskosten u.v.m. ohnehin schon arg gebeutelt sind, abgewälzt werden. Damit werden sich die Kostenfolgen für die Betroffenen sozial destabilisierend auswirken.

Insofern herrscht die Überzeugung, dass sich das Nachschulungsobligatorium alles in allem konträr zu den Zielsetzungen anderer, politisch mehrheitsfähiger Vorstösse (wie z.B. Motion Graf-Litscher [17.3520] oder Motion Caroni [17.4317] auswirken wird. Aus all diesen Gründen wird der Verzicht auf diese Massnahme und die ersatzlose Aufhebung von Art. 16e SVG beantragt.

Weitere Bemerkungen im Zusammenhang mit Art. 89b Bst. b und Art. 89g Abs. 4 und Abs. 6 SVG:

Aufgrund sich in jüngster Vergangenheit stellender Problematiken in der Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren wird beantragt, folgende Artikel wie folgt zu ergänzen:

Art. 89b Bst. b SVG

«Durchführung von Administrativ- und Strafverfahren **sowie Ordnungsbussenverfahren** gegen Fahrzeugführer im Strassenverkehr.»

Art. 89g Abs. 4 SVG

«Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei **zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem** die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde.»

Art. 89g Abs. 6 SVG

Das ASTRA **und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können** Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abrufverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen.



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Kanton Nidwalden Staatskanzlei Dorfplatz 2 6371 Stans
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Zustimmung erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Änderungen an den technischen Vorschriften (Dimensionen, Gewichte) für Fahrzeuge im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann?
(Art. 25a Abs. 2 E-SVG)

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Diese Bestimmung lässt sich in ihrer Tragweite noch nicht abschätzen. Die Tatsache, dass im Strassenverkehr zukünftig Fahrzeuge verkehren werden, deren Lenkerinnen und Lenker einen unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad aufweisen, stellt in verschiedener Hinsicht eine sehr grosse Herausforderung dar. Es müssen klare und nachvollziehbare Vorgaben erarbeitet werden. Art und Umfang der Befreiung dürften dabei vom jeweiligen Automatisierungsgrad des jeweiligen Systems abhängig sein.

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können?
(Art. 25a Abs. 3 E-SVG)

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Grundsätzlich spricht nichts dagegen. Die gesetzliche Regelung ist aber sehr abstrakt und es muss daher bei konkreten Bewilligungen klar festgelegt werden, welche Art von Automatisierungssystem auf welchen Strecken möglich ist und welche Sicherheitsmassnahmen zu treffen sind.

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
(Art. 25a Abs. 4 E-SVG)

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
(Art. 25b E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es muss derzeit vermutet werden, dass noch mehr Daten erhoben werden müssten, um die zu klärenden Fragen – insbesondere bei Unfällen – beantworten zu können. Von daher erscheint die Bestimmung mit der Aufzählung in Abs. 1 zu eng gefasst zu sein. Da aber die Funktionsweise solcher Systeme noch nicht bekannt ist, kann derzeit gar nicht definitiv gesagt werden, welche Art von Daten zur Erueirung der Ursache des Ereignisses benötigt werden (technisches oder menschliches Versagen).</p> <p>Bei der Regelung in Absatz 3 lit. c müsste auch klar geregelt werden, dass die Strafverfolgungsbehörden (Polizei und Staatsanwaltschaft) einen einfachen Zugang zu den Daten erhalten müssen. Es ist sicherzustellen, dass der Vorschlag den datenschutzrechtlichen Grundsätzen entspricht (Gesetzmässigkeitsprinzip, Zweck der Datenerhebung und Weitergabe). Es ist zudem unklar, was mit "Vollzugsbehörden" gemeint ist bzw. diese Aufzählung ist nicht abschliessend.</p> <p>Es fehlen zudem Regelungen, wie und auf welche Weise die Daten aus dem Fahrmodusspeicher ausgelesen werden können. Es muss hier eine einfache, schnelle und kostengünstige Methode geben, ansonsten die Strafverfolgungsbehörden enorme Schwierigkeiten bei der Untersuchung von Strassenverkehrsunfällen haben werden. Nach der Einführung des autonomen Fahrens werden Lenker wohl immer geltend machen, dass das System nicht korrekt funktioniert habe und sie dafür nicht verantwortlich gemacht werden können.</p> <p>Bei Abs. 3 müsste zusätzlich geregelt werden, dass auch Daten über Bremsen (autonom oder durch Lenker), Blinken usw. gespeichert werden müssen.</p> <p>Die Zeitdauer der Datenspeicherung ist ebenfalls nicht geregelt. Es erscheint klar, dass die Daten nicht auf unbeschränkte Dauer gespeichert werden müssen/dürfen. Es ist aber zweckmässig, die Daten für eine gewisse Zeitdauer (z.B. einen Monat) zu speichern, um auch Unfallgeschehen, die unter Missachtung von Meldepflichten zu untersuchen sind, abklären zu können.</p> <p>Ergänzend sollte festgehalten werden, dass die Strafverfolgungsbehörden alle Daten verwenden dürfen, die gespeichert sind. Dabei geht es einerseits um Daten, die ohne gesetzliche Pflicht gespeichert werden, andererseits um Daten, die über die gesetzliche Aufbewahrungsfrist hinaus gespeichert wurden. Können derartige Daten nicht genutzt werden, kann und wird die Situation eintreten, dass die Strafverfolgungsbehörden zwar wissen (oder wissen könnten), was passiert ist, aber eine erfolgreiche Strafverfolgung nicht möglich ist. Eine Einschränkung der Datenverwendung stellt damit eine ungerechtfertigte Privilegierung derartiger Straftaten gegenüber anderen Delikten dar.</p>		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann?
(Art. 25d E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Grundsätzlich sollten Versuche nach einheitlichen Kriterien bewilligt und im Hinblick auf spätere rechtliche Regelungen einheitlich ausgewertet werden.

Die Bestimmung ist in der vorliegenden Form aber zu offen gefasst. In welchem Bereich soll das ASTRA abweichende Bestimmungen erlassen können? Die straf- und haftungsrechtlichen Fragen, im Hinblick auf allfällige Unfälle bei Versuchsfahrten, müssen geklärt werden.

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf?
(Art. 105^{bis} E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird?
(Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2^{bis} und 3^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Grundsätzlich kann das Anliegen nachvollzogen werden. Es muss hier aber zwin- gend auf die Auswirkungen hingewiesen werden: Mehraufwand für die Kantone in den Bereichen Technik und Zulassung, sowie die Auswirkungen auf die Verkehrs- abgaben (verändertes Gewicht = veränderte Verkehrsabgabe).</p> <p>Die Motion hatte eine Lösung im Hinblick auf die LSVA zum Ziel. Der vorgeschla- gene Gesetzestext wird dem in der vorliegenden Form aber nicht gerecht. Die Zu- lassungsdaten sollen nicht nach Wunsch jederzeit geändert werden können. Ne- ben dem zu erwartenden Verwaltungsaufwand durch häufige Änderungen für die kantonalen Zulassungsbehörden hat die vorgeschlagene Regelung auch uner- wünschte Auswirkungen auf kantonale Verkehrsabgaben resp. auf die kantonale Gesetzgebung, was abzulehnen ist.</p> <p>Allenfalls könnte hier ein digitales System (betrieben z.B. von der EZV) eingeführt werden, in welchem die Halterschaft das für die LSVA massgebliche Gewicht sel- ber unbeschränkt und wunschgemäss oft ändern resp. deklarieren kann (d.h. z.B. vor jeder Fahrt). Technisch gesehen fährt das Fahrzeug in einer solchen Situation betriebs- und verkehrssicher (teilbeladen) auf den Strassen, wofür das Zulas- sungsgewicht nicht geändert werden muss.</p>		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Ra- serdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gegen einen erhöhten Ermessensspielraum der Gerichte bei der Strafzumessung ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die vorgeschlagene Änderung von Art. 90 Abs. 3 SVG hat aber zur Folge, dass diese Bestimmung praktisch wirkungslos wird. Der Strafraum ist gegenüber Abs. 2 um ein Jahr höher, was in der Praxis aber nicht relevant sein dürfte, da es auch unter Abs. 3 in der Praxis keine Sanktio- nen gibt, die annähernd 3 Jahre Freiheitsstrafe betragen. Aus dieser Sicht könnte Abs. 3 auch gänzlich gestrichen werden, was aber dem ursprünglichen Sinn der "Via Sicura" zuwiderlaufen würde. Es wäre zu begrüssen, wenn nach wie vor eine Mindestsanktion im Gesetz verankert wird, wobei es genügend erscheint, wenn diese 6 Monate Freiheitsstrafe beträgt. Darüber hinaus ergibt sich dann genügend Ermessensspielraum für die Gerichte. Ohne gesetzliche Mindeststrafe muss damit</p>		

gerechnet werden, dass auch bei Geschwindigkeitsexzessen gemäss heutiger Raser-Norm wieder Sanktionen von deutlich unter 6 Monaten Freiheitsstrafe bzw. 180 Tagen Geldstrafe ausgesprochen würden.

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird?

(Art. 90 Abs. 3 E-SVG)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Einverstanden, unter der Voraussetzung, dass weiterhin eine Mindeststrafe im Gesetz festgelegt wird. Vorgeschlagen wird hier eine Mindeststrafe von 6 Monaten Freiheitsstrafe.

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)?

(Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahrunfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss?

(Art. 65 Abs. 3 E-SVG)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben?

<i>(Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? <i>(Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? <i>(Art. 2 Abs. 2 E-SVG)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? <i>(Art. 6a Abs. 2 E-SVG)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüßen eine gesetzliche Klarstellung, wonach Führer von Motorfahrzeugen mit geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit bei der Ahndung von Widerhandlungen in Form von Übertretungsstrafen bzw. Bussen den Radfahrern gleichgestellt werden. Eine entsprechende Gleichbehandlung beabsichtigte der Bundesrat bereits gemäss Botschaft vom 31. Mai 1999 zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes für den Bereich der Fahrunfähigkeit und Vereitelung (vgl. BBl 1999 IV 4497). Da nach dem damaligen Verständnis von Art. 42 Abs. 4 VRV für Führer von Motorfahrrädern grundsätzlich die Vorschriften für die Radfahrer gelten sollten, wurde eine gesetzgeberische Klarstellung dieser Haltung anscheinend nicht für notwendig erachtet. Das Bundesgericht hielt nun aber im Urteil 6B_451/2019 vom 18. Juni 2019 fest, dass Art. 42 Abs. 4 VRV nur für den Bereich der Fahrregeln besage, dass namentlich Führer von Motorfahrrädern die Vorschriften für Radfahrer zu beachten hätten. Seit diesem Urteil fehlt es an einer expliziten gesetzlichen Grundlage für die erwähnte Gleichbehandlung. Die gesetzliche Klarstellung dieser Gleichbehandlung, welche nun generell, aber beschränkt auf Motorfahrzeuge mit geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit geltend soll und insbesondere auch den Bereich der Entwendung zur Anwendung gelangen soll, ist daher sinnvoll und begrüssenswert.</p> <p>Im erläuternden Bericht wird festgehalten, bei der Umsetzung der parlamentarischen Initiative "08.421 Herr vom 20. März 2008, Strassenverkehrsgesetz. Änderung" sei das Führen eines Motorfahrrads versehentlich ebenfalls als Vergehensstatbestand anstatt wie bis anhin lediglich als Übertretung ausgestaltet worden. Gemäss dem erläuternden Bericht sollen jedoch unter den Begriff "Fahrzeuge von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit" nur jene Fahrzeuge fallen, welche eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h sowie eine Leistung von maximal 2.00 kW haben. Schnelle E-Bikes und Mofas würden demnach nicht darunterfallen. Die beabsichtigte Entschärfung des Tatbestands des Führens eines Motorfahrrades ohne Führerausweis erfordert deshalb eine separate gesetzliche Klarstellung.</p>		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag: Weder aus der geplanten Gesetzesbestimmung noch den dazu verfassten Erläuterungen kann entnommen werden, wozu und aus welchen Gründen es diese Kompetenz des ASTRA brauchen sollte.
--	---

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung, wonach auch juristische Personen unter die Halterhaftung fallen sollen, trägt den bundesgerichtlichen Anforderungen an eine ausreichend bestimmte gesetzliche Grundlage Rechnung und entspricht der vom Bundesrat in der Botschaft vom 20. Oktober 2010 zu "Via sicura" vertretenen Haltung. Es handelt sich dabei lediglich um eine gesetzestechnische Nachbesserung.		

¹ SR 0.741.531.951.4



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:
Kanton Glarus
Rathaus
8750 Glarus

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **12.12.2020** an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist?

(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es ist auf die Kompatibilität mit den technischen Vorschriften der EU (Dimensionen, Gewichte) zu achten.

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine sinnvolle «Abstufung» entsprechend der Schwere der Widerhandlungen ist sinnvoll.		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es bleiben die Auswirkungen für die Kantone zu bedenken, nämlich der Mehraufwand in den Bereichen Technik und Zulassung, sowie die möglichen Auswirkungen auf die Verkehrsabgaben (Gewichtsreduktion = weniger Verkehrsabgaben).		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Prinzipiell ja, aber die Sanktionen müssen einen Effekt erzielen.		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: vgl. Antwort zu Frage 12. Die Mindeststrafe soll aber nicht unter sechs Monaten liegen. Die Beschlagnahme des Fahrzeuges soll als Signalwirkung erhalten bleiben.		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Antwort zu Frage 12. Als Kompromiss wird eine Mindestentzugsdauer von 12 Monaten nach einem «Raserdelikt» vorgeschlagen.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrern und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

<p>20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Es ist nicht klar, zu welchem Zweck diese Delegationskompetenz vorgesehen ist.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, z.B. bei Firmenfahrzeugen unbedingt empfohlen.		

Weitere Bemerkungen im Zusammenhang mit dem noch nicht in Kraft gesetztem Nachschulungsobligatorium gemäss Art. 16e SVG:

Es wird bedauert, dass das Nachschulungsobligatorium nicht ebenso wie die Alkohol-Wegfahrsperrern oder die Datenaufzeichnungsgeräte wieder aus dem SVG gestrichen werden sollen, und beantragt, dies bei vorliegender Gelegenheit nachzuholen. Das angedachte Nachschulungsobligatorium hält einer kritischen Kosten-Nutzen-Analyse ebenso wenig stand wie die Alkohol-Wegfahrsperrern und die Black Boxes. Einerseits ist die Wirksamkeit im Sinne eines nachhaltigen Beitrags für die Verkehrssicherheit anzuzwei-

¹ SR 0.741.531.951.4

feln. Andererseits sind bei der Umsetzung der Massnahme angesichts des sehr grossen Mengengerüsts an nachzuschulenden Verkehrsdelinquenten Kapazitätsengpässe bei den Kursangeboten absehbar. Die Nachschulungen erfolgen dezentral, in vielen verschiedenen Sprachen und müssen in ausreichender (zeitlicher) Häufigkeit angeboten werden, damit sich die Herausgabe der entzogenen Führerausweise nicht wegen der Unmöglichkeit eines zeitnahen Kursbesuchs hinauszögert. Die entstehenden hohen Kurskosten belasten die Betroffenen neben den anderen zusätzlichen Ausgaben (Bussen, Gebühren, Regressforderungen von Versicherungen, Fahreignungsabklärungskosten) übermässig.

Weitere Bemerkungen im Zusammenhang mit Art. 89b Bst. b und Art. 89g Abs. 4 und Abs. 6 SVG:

Aufgrund sich in jüngster Vergangenheit stellender Probleme bei der Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren wird beantragt, folgende Artikel wie folgt zu ergänzen bzw. anders zu redigieren:

Art. 89b Bst. b SVG

«Durchführung von Administrativ- und Strafverfahren sowie Ordnungsbussenverfahren gegen Fahrzeugführer im Strassenverkehr».

Art. 89g Abs. 4 SVG

«Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde».

Art. 89g Abs. 6 SVG

Das ASTRA und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abrufverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Marianne Lenhard
Landammann


Hansjörg Dürst
Ratsschreiber

Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

Zug, 1. Dezember 2020 sa

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen
Vernehmlassung des Kantons Zug

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. August 2020 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, bis 12. Dezember 2020 zu den Teilrevisionen des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen Stellung zu nehmen. Gestützt auf ein internes Mitberichtsverfahren nehmen wir diese Gelegenheit zur Stellungnahme gerne wahr.

Zu den gestellten Fragen verweisen wir auf die beiden beiliegenden ausgefüllten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug



Stephan Schleiss
Landammann



Tobias Moser
Landschreiber

Beilagen:

- Beilage 1: Ausgefüllter Fragebogen Teilrevision SVG und OBG
- Beilage 2: Ausgefüllter Fragebogen Teilrevision acht VO



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Zug Postfach 6301 Zug
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bei der Festlegung abweichender technischer Vorgaben bei Abmessungen und Gewichten auf Verordnungsstufe ist darauf zu achten, dass die Kontrolle durch die Vollzugsbehörden nicht unnötig erschwert wird. Siehe dazu auch den Fragebogen 2 <i>Teilrevision acht Verordnungen</i> betr. Massnahmen zur Reduktion des CO ₂ -Ausstosses von Strassenfahrzeugen (Abschnitt A, Ziff. 2 und 3).		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmoduspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Antrag: Art. 25b Abs. 2 E-SVG sei wie folgt zu präzisieren: ... werden können. <i>Der Bundesrat regelt die Einzelheiten.</i></p> <p>Begründung: Bei den Daten gemäss Art. 25b Abs. 1 E-SVG handelt es sich um Personendaten des Fahrzeugführenden, allenfalls gemäss Bericht (Seite 37) auch um Personendaten des «Teleoperators» bei der Steuerung aus einer Betriebszentrale. Diese Personendaten können mit weiteren Daten, namentlich Zeit- und Ortsangaben, ergänzt werden (Abs. 3 Bst. a). Gemäss Bericht (Seite 37) muss der Fahrzeughaltende «vollen Zugriff» auf seine Daten haben. Auf Stufe Verordnung ist dieses Zugriffsrecht durch den Bundesrat zu konkretisieren.</p> <p>Antrag: Art. 25b Abs. 3 E-SVG sei wie folgt zu ergänzen:</p> <p>³Der Bundesrat regelt <i>unter Beachtung von Art. 25c:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> a. die Zugriffs- und Bearbeitungsrechte des Fahrzeughalters gemäss Abs. 2; b. bisher a c. bisher b d. bisher c <p>Begründung: Zur Begründung verweisen wir auf die Ausführungen zum vorangegangenen Antrag zu Art. 25b Abs. 2 E-SVG.</p> <p>Bemerkung zu Art. 25b Abs. 3 Bst. c E-SVG:</p> <p>Auf Verordnungsstufe ist insbesondere festzulegen, dass bei Unfällen und/oder Zwischenfällen, an denen der «mitfahrende Fahrzeuglenkende» kein Verschulden trifft, eine Person pro Fahrzeugherstellenden bezeichnet wird, an welchen Rechtshilfeersuchen usw. gerichtet werden können. Zudem ist sicherzustellen, dass eine Auskunftspflicht des Herstellenden besteht. Im Übrigen sind Schnittstellen zum Auslesen von Daten so zu konzipieren, dass die Daten – unabhängig vom Fahrzeugherstellenden – von der Polizei mit einem einheitlichen System ausgelesen werden können.</p>		
<p>7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>Antrag: Art. 25c E-SVG sei wie folgt zu präzisieren:</p> <p><i>Datenschutz und Datensicherheit sind bei Automatisierungssystemen, Fahrmodusspeicher und Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem zu gewährleisten.</i></p> <p>Begründung: Im Zusammenhang mit automatisiertem Fahren liegt der datenschutzrechtliche Regelungsbedarf darin, dass auch Personendaten bearbeitet werden können bzw. Rückschlüsse auf bestimmte oder bestimmbare Personen und deren Verhalten möglich sind. Dabei umfasst Art. 25c E-SVG unter dem Titel «Datenschutz» nicht nur Automatisierungssysteme und Fahrmodusspeicher, sondern auch befristete Versuche. Art. 25c E-SVG ist entsprechend zu ergänzen. Die erforderlichen datenschutzrechtlichen Konkretisierungen sind auf Verordnungsstufe festzulegen (Art. 25b Abs. 3 E-SVG).</p>

<p>8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Antrag: Art. 25d Abs. 2 E-SVG sei wie folgt zu präzisieren:</p> <p>... von den geltenden <i>Ausrüstungsvorschriften und Verkehrsregeln</i> abgewichen wird. ...</p> <p>Begründung: Die dem ASTRA eingeräumte Pauschalermächtigung, Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem in Abweichung von den geltenden Bestimmungen zu bewilligen, ist entsprechend dem Bericht zu präzisieren. Ausnahmen sind nur in Bezug auf geltende Ausrüstungsvorschriften und Verkehrsregeln zulässig.</p> <p>Zudem müssen im Rahmen eines befristeten Versuchs, neben der Verkehrssicherheit auch die Grundrechte und Persönlichkeitsrechte der Betroffenen jederzeit sichergestellt sein.</p> <p>Antrag: Art. 25d Abs. 3 E-SVG sei zu streichen.</p> <p>Begründung: Befristete Versuche sollten nach einheitlichen Kriterien bewilligt und im Hinblick auf spätere Regelungen einheitlich ausgewertet werden. Dies ist nicht gewährleistet, wenn Versuche mit regionalem Charakter pauschal an die Kantone delegiert werden.</p>		

<p>9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

--	--

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

<p>10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2^{bis} und 3^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Antrag: Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG sei wie folgt anzupassen:</p> <p>a^{bis} mindestens <i>zwölf</i> Monate, wenn</p> <p>Begründung: Bei einer Mindestentzugsdauer von nur noch sechs statt wie bisher 24 Monaten hebt sich das «Raserdelikt» nicht mehr deutlich genug von den übrigen Kategorien von Verkehrswiderhandlungen ab und die mit der Massnahme angestrebte abschreckende Wirkung geht verloren. Wir beantragen daher die Mindeststrafe um die Hälfte auf neu zwölf Monate zu reduzieren.</p>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	Die massgebliche VSS-Norm SN 640 241 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr» sollte aber im Sinne von Art. 115 Abs. 1 SSV als rechtsverbindliche Weisung erklärt werden.
--	--

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : svg@astra.admin.ch

Fribourg, le 14 décembre 2020

2020-1248

Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances : réponse à la consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Par courrier du 12 août 2020, vous nous avez consultés sur les objets cités en titre, et nous vous en remercions.

Tout en approuvant de manière générale l'esprit de la révision, un certain nombre de modifications posent problème, que ce soit sous l'angle technique ou sous celui de la compatibilité avec les réglementations européennes. Nous vous invitons ainsi à prendre en considération la prise de position que nous développons dans les deux formulaires ci-joints.

En vous remerciant une nouvelle fois de nous avoir consultés, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Anne-Claude Demierre, Présidente

Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Annexe

—

Deux formulaires

Communication :

- a) à la Direction de la sécurité et de la justice, pour elle, l'Office de la circulation et de la navigation, la Police cantonale, le Service de la justice et par lui les organes concernés du Pouvoir judiciaire ;
- b) à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, pour elle, le Service de l'environnement, le Service des ponts et chaussées et le Service de la mobilité ;
- c) à la Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts ;
- d) à la Chancellerie d'Etat.

Danielle Gagnaux-Morel
Chancelière d'Etat

Extrait de procès-verbal non signé, l'acte signé peut être consulté à la Chancellerie d'Etat



Questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Etat de Fribourg Rue des Chanoines 17 1700 Fribourg
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

1. Acceptez-vous l'insertion dans la LCR d'une disposition selon laquelle le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée ? <i>(art. 9, al. 2^{bis}, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : L'acceptation est soumise à la condition que les modifications apportées aux prescriptions techniques (dimensions, poids) des véhicules soient conformes aux prescriptions de l'UE.		

2. Conduite automatisée

2. Approuvez-vous la définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation ? <i>(art. 25a, al. 1, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

--	--

3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule visé à l'art. 31, al. 1, LCR ? (art. 25a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours ? (art. 25a, al. 3, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : En principe rien ne s'y oppose. Or, la réglementation légale est fort abstraite, si bien que pour les autorisations concrètes, il sied de déterminer clairement quel type de système d'automatisation est possible dans quel espace et quelles sont les mesures de sécurités qui devront être prises.		
5. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25a, al. 4 (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25a, al. 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

6. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25b (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25b du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : En ce qui concerne l'alinéa 3 lit. C, il conviendrait de préciser clairement que les autorités de poursuite pénale (police et ministère public) devront pouvoir obtenir un accès facilité aux données. Il n'est pas très clair ce qu'il faut entendre par «autorités		

	<p>d'exécution», respectivement, cette énumération n'est pas exhaustive.</p> <p>Il manque les directives sur la question de savoir comment et de quelle manière les données pourront être extraites de l'enregistreur de mode de conduite. En l'occurrence, il faut une méthode simple, rapide et peu onéreuse, car à défaut, les autorités de poursuite pénale seront confrontées à d'énormes difficultés dans l'examen d'accidents de la circulation. On doit s'attendre à ce qu'après l'introduction de la conduite automatisée, les conducteurs invoqueront des défaillances de fonctionnement du système et argumenteront ne pouvoir en être tenus responsables. A l'alinéa 3, il devrait être réglé en outre que les données sur les freinages (autonomes ou par le conducteur), l'utilisation des clignotants, etc., soient également enregistrées.</p> <p>La durée de conservation des données n'est pas réglée non plus. Il semble évident que les données ne doivent ni n'ont besoin d'être conservées indéfiniment. Il s'avère cependant utile que les données soient conservées pendant un certain temps (p.ex. un mois), afin que des accidents devant être examinés en cas d'inobservation de l'obligation d'annoncer puissent être éclaircis.</p> <p>Il conviendrait en outre de retenir que les autorités de poursuite pénale pourront utiliser toutes les données enregistrées. Il s'agit là, d'une part, de données enregistrées sans obligation légale, d'autre part de données enregistrées au-delà du délai légal de conservation.</p>
--	---

7. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25c (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25c du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : La formulation « la protection des données doit être garantie » apparaît comme trop générale et ne rend pas compte de l'intention telle que formulée dans le rapport explicatif, à savoir que « la protection des données des systèmes d'automatisation et de l'enregistreur de données doit être conforme à l'état actuel de la science et de la technique ».		

8. Acceptez-vous que l'Office fédéral des routes (OFROU) puisse autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation ? (art. 25d du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Les essais doivent être autorisés selon des critères uniformes et évalués de manière uniforme en vue de réglementations juridiques ultérieures.		

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ? (art. 105 ^{bis} du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Mise en œuvre d'interventions parlementaires

3.1 Motion 15.3574 – Annulation du permis de conduire à l'essai

10. Acceptez-vous que désormais seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive ? (art. 15a, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.2 Motion 13.3572 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

11. Acceptez-vous que le détenteur puisse faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès de l'autorité d'exécution cantonale ? (art. 9, al. 2 ^{bis} et 3 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3 Motion 17.3632 – Adaptation du programme Via sicura

3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards

12. Acceptez-vous que les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les « délits de chauffard » ? (art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : La suppression du plancher de peine de 12 mois répond aux attentes des Ministères publics, qui y voyaient une incohérence avec d'autres peines minimales (p.ex. en cas		

<p>de viol ou de lésions corporelles graves). Le maintien d'une limite supérieure à 4 ans est une exception dans le droit suisse. En règle générale, puisque le législateur a voulu faire des comportements routiers très dangereux des crimes, une peine menaçant de 5 ans correspondrait à ce qui se fait en la matière. Mais cela demeure théorique.</p>

<p>13. Acceptez-vous que la peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, soit abrogée ? (art. 90, al. 3, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement : Si le législateur estimait opportun de maintenir une limite inférieure, une peine de 6 mois paraîtrait adaptée.</p>		
<p>14. Acceptez-vous que le permis de conduire doive être retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois ? (art. 16c, al. 2, let. a^{bis}, du projet LCR)</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement : L'effet dissuasif d'une sanction repose sur les trois principes que sont la certitude, la célérité et la sévérité de celle-ci. Les bénéfices sécuritaires du programme Via Sicura ayant été démontrés, une durée minimale de 12 mois au moins devrait être maintenue, étant encore souligné que – selon la littérature – le retrait du permis de conduire constitue l'une des mesures les plus efficaces en matière de dissuasion.</p>		

3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

<p>15. Acceptez-vous qu'en cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur ne soit plus tenu de se retourner contre la personne fautive ? (art. 65, al. 3, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p>		

3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)

<p>16. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès</p>

de vitesse ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 1, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Dans la perspective d'une réduction continue du nombre de morts et de blessés graves, la mesure – dont l'efficacité a été démontrée à l'étranger (cf. prise de position du bpa), se devrait d'être mise en œuvre, compte tenu notamment des coûts sociétaux des accidents de la route.		

17. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 2, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : La conduite sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants est dans les faits plus dangereuse que les vitesses excessives. Il n'est dès lors pas opportun d'alléger le contrôle légal dans ce domaine.		

4. Autres révisions nécessaires

4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

18. Acceptez-vous qu'il soit mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? (art. 2, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.2 Aménagement des passages pour piétons

19. Acceptez-vous que l'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons soit abrogée ? (art. 6a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

20. Acceptez-vous que la compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations soumises à autorisation soit étendue ? (art. 52, al. 1 et 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.4 Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales

21. Acceptez-vous que la peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales ne soit désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté ? (art. 99 du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.5 Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder au cas par cas des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance

22. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers ? (art. 106, al. 2 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Ni la disposition légale envisagée, ni les explications rédigées à son sujet ne permettent de déceler à quelles fins et pour quels motifs une telle compétence de l'OFROU soit nécessaire.		

4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

23. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein ¹ ?		
--	--	--

¹ RS 0.741.531.951.4

<i>(art. 106a, al. 1, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

24. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale ? La compétence de conclure de tels traités couvre les objets que le Conseil fédéral est autorisé à régler lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national) <i>(art. 106a, al. 2, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.7 Extension de la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre aux personnes morales (modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre)

25. Acceptez-vous que la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre soit étendue aux personnes morales ? <i>(art. 7, al. 1, du projet LAO)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

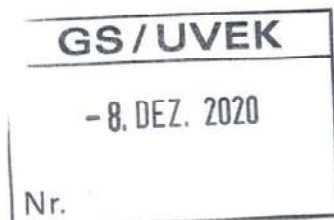
REMARQUE COMPLÉMENTAIRE

Nous relevons que la modification de l'art. 6a 4 LCR (non mentionné dans le formulaire) pose un problème de compréhension. Cet article, nouvellement formulé : « [I]a Confédération et chaque canton nomment un interlocuteur pour toutes les questions liées à la sécurité routière (préposé à la sécurité) » ne reflète pas suffisamment les tâches du préposé à la sécurité. En effet, le Préposé à la sécurité, tel que présenté sur le site astra.admin.ch, doit avant tout mettre en œuvre et coordonner les ISSI dans son domaine de compétence. Il recueille et gère les résultats des divers instruments et est l'interlocuteur des entités administratives concernées, ainsi que des tiers intéressés, pour toutes les questions de sécurité de l'infrastructure. Or, bien que l'article précité soit classé, selon la systématique de la loi, dans le chapitre « sécurité de l'infrastructure routière », le terme « sécurité routière » utilisé dans l'article est trop large et ne reflète pas les tâches du Préposé, ce qui peut prêter à confusion, notamment avec les tâches de la Police. De ce fait, nous considérons qu'il serait plus adapté de reformuler l'article

comme suit : « [!]a Confédération et chaque canton nomment un interlocuteur pour toutes les questions liées à la sécurité de l'infrastructure routière (préposé à la sécurité) ».

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
so.ch



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

7. Dezember 2020

**Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussen-
gesetzes und von acht Verordnungen**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. August 2020 stellten Sie der Kantonsregierung den Vorentwurf und den erläuternden Bericht zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen zu und luden diese zur Stellungnahme ein. Gerne nutzen wir diese Möglichkeit.

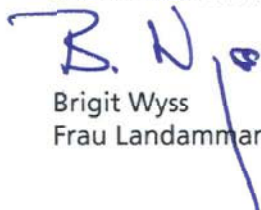
Wir sind mit den Vorschlägen des Bundesamtes für Strassen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes mehrheitlich einverstanden. Bei der Reduktion der Mindestentzugsdauer des Führerausweises bei Raserdelikten auf 6 Monate bestehen jedoch grosse Bedenken, ob sich diese Massnahme nicht eher negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken wird. Sollte von der bisherigen Mindestentzugsdauer abgewichen werden, schlagen wir eine Minimalentzugsdauer von 12 Monaten vor.

Massnahmen, die der Förderung von umweltfreundlichen Technologien bei Fahrzeugen oder der Verbesserung der Verkehrssicherheit dienen, wie z.B. die Helmtragepflicht für E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrer, unterstützen wir vollständig.

Für die Möglichkeit eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns bestens.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES


Brigit Wyss
Frau Landammann


Andreas Eng
Staatschreiber

- Anhang:
- Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes
 - Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Kanton Solothurn Rathaus Barfüssergasse 24 4509 Solothurn <i>Kontaktperson:</i> Kenneth Lützelschwab Amtschef Motorfahrzeugkontrolle kenneth.luetzelschwab@mfk.so.ch
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

<p>2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Bei der situationsbedingten Entbindung von der Beherrschungspflicht der Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer handelt es sich um eine Folge der technischen Entwicklung automatisierter Fahrzeuge. Die zu schaffenden Rechtsgrundlagen müssen detailliert regeln, wer unter welchen Voraussetzungen die Verantwortung trägt. Heute sind die Kontrollbehörden aufgrund klarer Regelungen in der Lage, die nötigen polizeilichen Handlungen bereits am Kontroll- oder Unfallort anzuordnen bzw. durchzuführen. Dies muss weiterhin möglich sein, weshalb auch der Erlass datenschutzrechtlicher Bestimmungen erforderlich sein dürfte.</p>		

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die Daten müssen unbedingt normiert und in einem standardisierten Format - unabhängig von Fahrzeugart und Fahrzeughersteller – abrufbar sein. Weiter muss die Rückverfolgbarkeit der Datenauslesung gewährleistet sein.</p>		
<p>8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105^{bis} E-SVG)</p>		

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Für die Polizei ist ausschlaggebend, dass dies nicht mit einer Änderung der ersten polizeilichen Handlungen und den gut eingespielten Abläufen verbunden ist.		
13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. <i>a</i> ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im erläuternden Bericht (Ziff. 1.3.3.1.2, a. E.) wird ausgeführt, mit der Senkung der Mindestentzugsdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttäterinnen und -täterinnen werde das Kernanliegen der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" weiterhin erfüllt. Diese Volksinitiative sah einen neuen Art. 123c BV vor. Darin war in Abs. 4 lit. a vorgesehen, bei Ersttäterinnen, die den Rasertatbestand erfüllen, den Führerausweis für mindestens zwei Jahre zu entziehen. Die Anliegen der Volksinitiative wurden während den parlamentarischen Beratungen zu Via sicura ins revidierte Strassenverkehrsgesetz aufgenommen. Deshalb zogen die Initianten und Initiantinnen die Initiative zurück. Mit einer Senkung der Mindestentzugsdauer von 24 auf 6 Monate werden die Anliegen der Initiative auch "im Kern" nicht erfüllt. Ausserdem geht aus dem erläuternden Bericht nicht hervor, was mit "im Kern" gemeint ist. Es verhält sich eher so, dass die Anliegen der Initiative, über die notabene nie eine Volksabstimmung oder eine Vernehmlassung durchgeführt wurde, mit der vorgeschlagenen Neuregelung auch im Kern kaum erfüllt werden. Die Initiative wollte eine strenge Gangart gegenüber Rasern sowohl in straf- als auch in massnahmerechtlicher Hinsicht einführen. Mit einer Senkung der Mindestentzugsdauer um drei Viertel wird diesem Anliegen nicht nachgekommen.		

Die vorgeschlagene Mindestentzugsdauer von sechs Monaten bei einem Raserdelikt erscheint als zu tief angesetzt. Die Tatbestandsumschreibungen in Art. 16c Abs. 2 lit. a^{bis} und 90 Abs. 3 E-SVG entsprechen inhaltlich den geltenden Bestimmungen. Somit ist davon auszugehen, dass die Qualifizierung der Gefährdung und des Verschuldens zumindest bei vorsätzlicher Tatbegehung gleich bleibt. Strafrechtlich handelt es sich weiterhin um qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzungen. Art. 90 Abs. 3 E-SVG droht dieselbe höchst mögliche Freiheitsstrafe wie im geltenden Recht an. Der Unterschied zum geltenden Recht besteht lediglich darin, dass keine Mindeststrafe mehr vorgesehen ist. Der Wortlaut von Art. 16c Abs. 2 lit. a^{bis} und 90 Abs. 3 E-SVG stimmt inhaltlich überein. Sowohl in subjektiver als auch in objektiver Hinsicht ist von einer qualifiziert schweren Gefährdung als auch von einem qualifiziert schweren Verschulden auszugehen. Soll das Kernanliegen der Raserinitiative weiterhin erfüllt werden, ist eine Mindestentzugsdauer von sechs Monaten zu tief. Sie entspricht kaum der geltenden und der künftigen gesetzlichen Qualifikation der Gefährdung und des Verschuldens. Bei einem sechsmonatigen Entzug besteht zudem das Risiko, dass der Entzug abläuft, bevor die Fahreignung abgeklärt ist. Des Weiteren kann die Sperrfrist nicht mehr als sechs Monate betragen, wenn es zu einem Sicherungsentzug infolge mangelnder Fahreignung in charakterlicher Hinsicht kommt. Im Fall eines Warnungsentzugs hingegen kann die Mindestentzugsdauer erhöht werden. Wir beantragen daher, die Mindestentzugsdauer bei einem erstmaligen Raserdelikt auf zwölf Monate festzulegen.

Nach geltendem Recht sind die Raserdelikte sowohl bei den Warnungsmassnahmen (Art. 16c Abs. 2 lit. a^{bis} SVG) als auch bei den Sicherungsmassnahmen (Art. 16d Abs. 3 lit. b SVG) geregelt. Im erläuternden Bericht wird ausgeführt, die vorgesehene Mindestentzugsdauer von sechs Monaten könne nach Ermessen der kantonalen Behörden je nach den konkreten Umständen der Tat und dem automobilistischen Leumund erhöht werden. Damit ist nicht sichergestellt, dass beispielsweise bei einem Ersttäter oder einer Ersttäterin eine angemessene Erhöhung der Mindestentzugsdauer den Anliegen der Raserinitiative gerecht würde. Oft gibt beispielsweise die erst im Rechtsmittelverfahren vorgebrachte berufliche Notwendigkeit (Art. 16 Abs. 3 SVG) den Rechtsmittelinstanzen Anlass, die erstinstanzlich angeordnete Entzugsdauer zu verkürzen.

Folgendes Beispiel mag die Unzulänglichkeiten der vorgeschlagenen Regelung verdeutlichen: einem Ersttäter oder einer Ersttäterin wird nach einer schweren Widerhandlung (Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG) der Führerausweis für die Dauer von drei Monaten entzogen (Art. 16c Abs. 2 lit. a SVG). Nach einer schweren Widerhandlung innerhalb von fünf Jahren beträgt die Mindestentzugsdauer bereits zwölf Monate (Art. 16c Abs. 2 lit. c SVG). Der Gesetzgeber ging seinerzeit offenbar davon aus, dass das Verschulden bei einem Wiederholungstäter oder einer Wiederholungstäterin einschneidender sanktioniert werden müsse. Damit ergibt sich eine kaum erklärbare gleich strenge Sanktionierung wie bei der vorgesehenen Sanktionierung der Raserdelikte. Die Raserdelikte sollen weiterhin in Art. 16c Abs. 2 SVG geregelt sein. Nach dem Wortlaut und der systematischen Einordnung dieser Bestimmung müsste nach einer zweiten schweren Widerhandlung innerhalb von fünf Jahren, auch nach einem vorgängigen Raserdelikt, ein Führerausweisentzug von mindestens zwölf Monaten angeordnet werden. Diese Mindestentzugsdauer könnte nach den Umständen des konkreten Falles erhöht werden. Hier wird, zumindest nach der systematischen Einordnung, ein Raserdelikt bezüglich der anzuordnenden Mindestentzugsdauer gleich behandelt wie eine "gewöhnliche" schwere Widerhandlung. Dem qualifizierten Verschulden und der qualifizierten Gefährdung wird hinsichtlich der anzuordnenden Mindestentzugsdauer zumindest nach dem Gesetzeswortlaut nicht Rechnung getragen.

Um Rechtssicherheit bei den rechtsanwendenden Behörden und den Rechtsunter-

worfenen zu schaffen, wird vorgeschlagen, die Raserdelikte in das bestehende Kaskadensystem zu integrieren. Dies bedingt einerseits die Schaffung einer neuen Bestimmung, welche Legaldefinitionen der Rasertatbestände und die Mindestentzugsdauern je nach den allfälligen Vorbelastungen enthält. Andererseits bedingt dies die Änderungen der bestehenden Art. 16b Abs. 2 und 16c Abs. 2 SVG, in denen die anzuordnenden Mindestentzugsdauern je nach Vorbelastung mit einem Raser- oder anderen Delikten neu zu bestimmen sind. Sollte dieses Anliegen nicht verfolgt werden, machen wir beliebt, die Raserdelikte systematisch richtig in Art. 16c SVG einzuordnen, nämlich die Tatbestände in Abs. 1 und die Rechtsfolgen in Abs. 2.

In der Vernehmlassungsvorlage ist nicht geklärt, ob bei einem Raserdelikt in jedem Fall ein vorsorglicher Führerausweisentzug und eine verkehrspsychologische Untersuchung anzuordnen sind. Dies namentlich, wenn eine Geschwindigkeitsüberschreitung nur knapp den Rasertatbestand erfüllt (erläuternder Bericht, Ziff. 1.3.31.1). Der geltende Art. 15d Abs. 1 lit. d SVG spricht zwar dafür. Bei der Rechtsanwendung ergeben sich aber erhebliche Probleme. Raserdelikte sind Verbrechen, die einerseits einen umfangreichen Untersuchungsaufwand seitens der Untersuchungsbehörden bedingen. Andererseits haben die Strafgerichte eine lange Durchlaufzeit. Es ist zu erwarten, dass ein rechtskräftiges Urteil erst dann vorliegt, wenn die vorgeschlagene Mindestentzugsdauer längst abgelaufen ist. Für die Administrativbehörden ergeben sich dadurch Unsicherheiten. Dies betrifft beispielsweise die Frage, ob trotz ernsthafter Zweifel an der Fahreignung der Führerausweis wieder auszuhändigen ist oder nicht, um so der angenommenen Motion Caroni (Fairere Verfahren im Strassenverkehr; 17.4317) Genüge zu tun.

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperren und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Ausdehnung der Halterhaftung wird als weniger problematisch erachtet als die früher eingeführte Halterhaftung für natürliche Personen.</p>		

Weitere Bemerkungen

1. Streichung von Art. 16c Abs. 3 SVG

Die Bestimmung ist systemwidrig und privilegiert Personen, die während eines laufenden Entzugs des Führerausweises ein Motorfahrzeug lenken. Während beispielsweise nach zwei schweren Widerhandlungen innerhalb von fünf Jahren eine Entzugsdauer von mindestens 15 Monaten erstanden werden muss, kann diese Gesamtentzugsdauer bei einem Fahren trotz Entzugs, je nachdem, wann seit Beginn des ersten Entzugs gefahren wurde, verkürzt werden. Sachliche Gründe dafür sind keine ersichtlich. Sie finden sich auch nicht in der Botschaft des Bundesrates aus dem Jahr 1999 zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (BBl 1999 4462).

Wir beantragen die ersatzlose Streichung von Absatz 3.

2. Ergänzung des Art. 16c^{bis} SVG

Wird im Ausland gegen einen Inhaber oder eine Inhaberin eines schweizerischen Führerausweises wegen einer Widerhandlung im Ausland ein Fahrverbot angeordnet, darf bei einem Ersttäter respektive bei einer Ersttäterin die Dauer des in der Schweiz anzuordnenden Warnungsentzugs die Dauer des ausländischen Fahrverbots nicht übersteigen.

Dies hat zur Folge, dass auch bei einem Delikt, das in der Schweiz unter den Rasertatbestand fällt, beispielsweise nur ein Warnungsentzug für die Dauer von einem Monat angeordnet

net werden darf, wenn im Ausland ein Fahrverbot nur von einem Monat angeordnet wurde. Damit ergibt sich eine nicht erklärbare Begünstigung von Personen, die im Ausland qualifiziert schwere Widerhandlungen begehen. Nur schwer nachvollziehbar wäre auch, wenn solche Personen einer verkehrspsychologischen Fahreignungsabklärung unterzogen würden, wenn ihnen ein Führerausweisentzug von lediglich einem Monat droht.

In Anbetracht dessen beantragen wir die Ergänzung von Art. 16c^{bis} SVG mit einem neuen Absatz 3, der bestimmt, dass Absatz 2 bei Raserdelikten im Ausland keine Anwendung findet.

3. Verzicht auf das Nachschulungsobligatorium gemäss Art. 16e SVG

Die Umsetzung dieser Bestimmung ist seit 2012 auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben. In verschiedenen Arbeitsgruppensitzungen haben sich das ASTRA, Kantone, die Beratungsstelle für Unfallverhütung und Psychologen/Suchtfachleute in der Zwischenzeit mit der möglichen Umsetzung auseinandergesetzt. Der Umsetzung sehen wir sehr skeptisch entgegen. In verschiedenen Kantonen werden aktuell freiwillige Nachschulungen erfolgreich angeboten.

Unklare Auswirkungen

Dieser Artikel wurde praktisch diskussionslos im Rahmen von Via sicura beschlossen. Ähnlich wie bei der Alkoholwegfahrsperrre und den Datensicherungsgeräten wurde die Umsetzbarkeit (Fremdsprachige, mehrtägiges Angebot vs. Entzugsdauer, Fahreignungsabklärungen, Kosten-/Nutzenbetrachtung u.a.m.) nicht verifiziert bzw. vernachlässigt.

Kosten- und Zeitfaktor

Es muss ein regionales und sprachlich korrektes (=vielfältiges) Kursangebot aufgebaut werden, damit die Entzugsdauer nicht unnötig verlängert wird. Die Kosten für eine solche Organisation werden auf die Kursteilnehmenden, die durch Bussen, Gebühren, Regressforderungen von Versicherungen, Fahreignungsabklärungskosten u.v.m. ohnehin schon arg gebeutelt sind, abgewälzt. Diese Kosten werden absehbar hoch sein, weil die einzelnen Schulungsgruppen eher klein sein sollen, weil hoch qualifizierte Moderatoren die Kurse leiten werden und weil die Kurslokalitäten in regionalen Zentren mit hoher Anbindung an den öffentlichen Verkehr, mithin zu hohen Kosten, angemietet werden müssen, nachdem die Kurse ja während laufendem Entzug zu besuchen sein werden.

Ein solches Angebot, noch dazu in den entsprechenden Sprachen, dürfte zu Engpässen oder zur Verlängerung der Entzugszeiten (auch wenn die Betroffenen - insbesondere aufgrund der beruflichen Bedürfnisse - darauf angewiesen sind) führen.

Die von Bundesrat und Parlament oppositionslos angenommene Motion Caroni (17.4317), "fairere Verfahren im Strassenverkehr", die unter anderem eine speditivere Abwicklung von Ausweisentzügen fordert, ist beim Bund noch in Bearbeitung. Ebenso werden mit der angenommenen Motion Graf-Litscher (17.3520) "Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen" Differenzierungen von Entzugsdauern gefordert und somit auch die Mindestentzugsdauern zur Diskussion gestellt.

Die beabsichtigten obligatorischen Nachschulungen werden sich konträr zu den Zielsetzungen der beiden Motionen auswirken.

Wirkung fraglich

Wir sind überzeugt, dass solch intensive quasi-verhaltenstherapeutische Massnahmen für diese Personengruppe nur mit hervorragenden Kursleitungen erfolgreich umgesetzt werden können. Ebenso überzeugt sind wir, dass für das vorliegende Mengengerüst von Kandidatinnen und Kandidaten (das ASTRA rechnet mit jährlich rund 10'000 Kursteilnehmenden), genau diese qualifizierten Kursleitungen - auch wenn diese Feststellung von den Psychologen

bestritten wird - fehlen werden. Es ist zu befürchten, dass diese Nachschulung das gleiche Schicksal erleidet wie die Zweiphasenausbildung bei den Neulenkenden. In der Theorie überzeugt die Massnahme. In der Praxis ist es nach unserer Beurteilung nicht realistisch, diese Massnahme auch wirklich wirkungsvoll um zu setzen.

Übertrieben

Personen, die unter Betäubungsmitteln oder mit über 1,6‰ gefahren sind, müssen sich schon heute, im Rahmen der Fahreignungsabklärung, mit ihren Konsumgewohnheiten auseinandersetzen. Der neue Gesetzesartikel fordert nun, auch alle anderen Personen obligatorisch und unfreiwillig psychologisch «zu therapieren», die mit einem Wert unter 1,6‰ gefahren sind. Ebenso sind die angedachten zeitlichen Anforderungen (4 Abende oder 2 Halbtage) logistisch und finanziell eine grosse Herausforderung.

Aus diesen Gründen beantragen wir den Verzicht auf das Nachschulungsobligatorium und die ersatzlose Aufhebung von Art. 16e SVG.



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Per E-Mail:
svg@astra.admin.ch

Basel, 2. Dezember 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren in obgenannter Sache. Hiermit lassen wir Ihnen fristgerecht die Stellungnahme in Form der ausgefüllten Fragebogen zukommen. Gleichzeitig möchten wir dieses Vernehmlassungsverfahren zur Eingabe der nachfolgenden zusätzlichen Anträge für Anpassungen im Bereich der Strassenverkehrsgesetzgebung nutzen.

1. Bundesrechtliche Regelung der privaten Ausnahmetransportbegleiter (ATB) von Schwertransporten

Im Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) soll analog der Regelung für die Gefahrgutbeauftragten eine Kompetenznorm geschaffen werden, die den Bundesrat ermächtigt, mittels Verordnung eine schweizweit gültige Regelung für private Ausnahmetransportbegleiter (ATB) vorzusehen. Die ATB-Ausweise bzw. Bewilligungen sollten schweizweit gültig sein und ins Bundesrecht überführt werden. Die heutigen ATB-Standardauflagen für Ausnahmetransportbegleiter sollen mittels Bundesverordnung zum einem harmonisierten, schweizweiten Standard erhoben werden. Das würde mitunter den Berufsstand der privaten Ausnahmetransportbegleiter stärken, die Administration vereinfachen und Rechtssicherheit und Beständigkeit für die Transportbranche und die Kontrollbehörden schaffen.

2. Änderung der Auskunftsberechtigungen des Informationssystems Verkehrszulassung (Art. 89g Abs. 4 und Abs. 6 SVG)

Aufgrund sich in jüngster Vergangenheit stellender Probleme in der Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren wird weiter beantragt, folgende Artikel wie folgt zu ergänzen:

Art. 89g Abs. 4 SVG

«Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde.»

Art. 89g Abs. 6 SVG

«Das ASTRA und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abrufverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen.»

3. Massnahmen zur Lärmbekämpfung im Strassenverkehr (Wirksameres Vorgehen gegen manipulierte Abgassysteme)

Strafuntersuchungsbehörden und Polizei stehen vor immer grösser werdenden Herausforderungen zur Bekämpfung der Lärmproblematik im Strassenverkehr, die durch illegale und manipulierte Fahrzeugteile wie Auspuffanlagen geschaffen wird. Dabei bestehen zahlreiche Gesetzeslücken und Unklarheiten. Es fehlen klare gesetzliche Grundlagen und Vorgaben für Lärmmessung sowie Messmittel, und die Sanktionen sind kaum abschreckend. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) muss die Polizei eine Vorbeifahrtsmessung durchführen, um eine Person wegen eines zu lauten Fahrzeuges verzeigen zu können. Die Vorbeifahrtsmessung ist ein aufwendiges, standardisiertes Messverfahren, das im Rahmen der Typengenehmigung verwendet wird und lediglich von wenigen Prüfstellen durchgeführt werden kann. Für die Typengenehmigung wird aus dieser Vorbeifahrtsmessung ein Referenzwert abgeleitet, der sich mit geringem Aufwand überprüfen lässt. Dieser Referenzwert soll herangezogen werden, um festzustellen, ob ein Fahrzeug zu laut ist.

Daher wird beantragt bei Art. 53 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) einen neuen Absatz einzuführen.

Art. 53 Abs. 5 E-VTS

«Neben den Werten der Vorbeifahrtsmessung sind auch die Werte der Standmessung einzuhalten.»

4. Leicht-Motorfahräder

Vielen Fahrerinnen und Fahrern von Leicht-Motorfahrrädern ist nicht bewusst, dass sie ein Motorfahrzeug führen und daher die entsprechenden Regeln bezüglich der Fahrfähigkeit und dem Verhalten im Verkehr einhalten müssen. Die Fahrzeuge selbst entsprechen oftmals nicht den technischen Anforderungen, angefangen bei elementaren Sicherheitsvorkehrungen wie Beleuchtung und Bremsen bis hin zu einer zweckmässigen Geschwindigkeitsdrosselung und der Leistungskennzeichnung des Motors.

Die fehlende Leistungskennzeichnung erachten wir als besonders problematisch, da sich die kategorienrelevante Leistung mit verhältnismässigem Aufwand nicht messen lässt. Offerten für die Messung der höchsten 30-Minutenleistung liegen für Zweiräder bei mehreren tausend Franken. In einem Strafverfahren mit einer Busse von einigen hundert Franken können Kosten in dieser Höhe nicht geltend gemacht werden. Bei diesen Voraussetzungen kann jedes Zweirad – egal mit welcher Leistung – auf den Strassen verkehren, solange der Fahrer behauptet, sein Fahrzeug habe eine Leistung von 0,5 kW. In Kombination mit einer nicht zweckmässigen Geschwindigkeitsdrosselung ist dies fatal. Neuere Fahrzeug-Modelle verfügen über eine Geschwindigkeitsdrosselung, die mittels einer modell-spezifischen Tastenkombination am Lenker oder mittels einer Fernbedienung deaktiviert werden kann. Bei diesen Modellen ist eine effektive Kontrolle der Drosselung nicht möglich, zu schnell lässt sich die Drosselung unerkannt wieder aktivieren.

Letztendlich verkehren damit zahlreiche Fahrzeuge ohne Versicherungsschutz auf den Strassen, deren Leistung nicht eruiert und deren Geschwindigkeit ohne Weiteres auf weit über 20 km/h erhöht werden kann.

4.1. Typengenehmigung

Viele der technischen Mängel, welche die Polizei bei Leicht-Motorfahrrädern feststellt, werden bei anderen Motorfahrzeugen bereits im Rahmen der Typengenehmigung überprüft. Weder die Zweckmässigkeit der Geschwindigkeitsdrosselung noch die kategorienrelevante Leistung kann – wie eingangs erläutert – im Rahmen von Verkehrskontrollen überprüft werden.

Heute unterstehen Leicht-Motorfahrräder nicht der Typenprüfungspflicht, sondern dem Produktsicherheitsgesetz. Damit werden solche Fahrzeuge lediglich stichprobenartig kontrolliert. Mit der Unterstellung von Leicht-Motorfahrräder unter die Typenprüfungspflicht ist gewährleistet, dass diese Fahrzeuge vor der Inverkehrsetzung überprüft werden.

Wir beantragen daher die Streichung der Leicht-Motorfahrräder aus Ziffer 1.2 des Anhangs 1 der Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV; SR 741.511):

Anhang 1 Ziff. 1.2 E-TGV

«Ausgenommen sind:

- Trolleybusse;
- Militärfahrzeuge nach der Verordnung vom 11. Februar 2004 über den militärischen Strassenverkehr (VMSV), sofern Ausnahmen zur VTS vorgesehen sind;
- Fahrzeuge von Personen, die im Genuss der diplomatischen Vorrechte und Befreiungen stehen;
- land- und forstwirtschaftliche Anhänger;
- Schlittenanhänger;
- Motoreinachser und ihre Anhänger;
- Motorhandwagen;
- ~~Leicht-Motorfahrräder;~~
- Rollstühle mit elektrischem Antrieb und einer Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h.»

4.2. Kontrollschildpflicht

Es wird beantragt, Leicht-Motorfahrräder der Kontrollschildpflicht zu unterstellen. Dadurch werden diese Fahrzeuge als Motorfahrzeuge wahrgenommen und die Überprüfung der technischen Voraussetzungen wird vereinfacht. Durch die Immatriculation wissen auch die Fahrzeugführer zweifelsfrei, welcher Kategorie ihr Fahrzeug tatsächlich angehört.

Die Kantonspolizei Basel-Stadt hat festgestellt, dass einige Händler auch Fahrzeuge mit mehr als 0,5 kW als Leicht-Motorfahrräder anbieten. Dieses Konstrukt ist für die Käufer kaum durchschaubar. Entsprechend sind sich diese keines Fehlverhaltens bewusst. Umso schwieriger ist es für diese Personen nachzuvollziehen, weshalb gegen sie ein Strafverfahren eröffnet wird wegen Führens eines Kleinmotorrades ohne Kontrollschild, ohne Versicherungsschutz und allenfalls wegen Fahrens ohne Führerausweis. Die Händler strafrechtlich zu belangen ist schwierig, mit aufwendigen Ermittlungen verbunden und führt oft nicht zum Ziel. Mit der Einführung einer Kontrollschildpflicht für Leicht-Motorfahrräder würde die Täuschung im Rahmen der Immatriculation und somit vor der Verwendung der Fahrzeuge aufgeklärt.

Es wird daher beantragt, Art. 72 der Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR 741.51) durch Streichung der Leicht-Motorfahrräder anzupassen, um diese Fahrzeuge der Kontrollschildpflicht zu unterstellen.

Art. 72 Abs. 1 lit. k E-VZV

~~Leicht-Motorfahrräder~~

4.3. Zulässiges Alter für das Führen von Leicht-Motorfahrrädern

Gemäss Medienberichten beabsichtigt die zuständige Kommission des Nationalrates, das Führen von Leicht-Motorfahrrädern ab der Vollendung des zwölften Lebensjahres ohne Führerausweis zuzulassen. Diesem Vorschlag stehen wir ablehnend gegenüber. Dass diese Fahrzeuge ein ähnliches Gefährdungspotential wie Fahrräder aufweisen, stimmt heute nicht mehr. Zu leicht lassen sich viele Leicht-Motorfahrräder mittels einer Tastenkombination oder durch das Lösen einer Steckverbindung entdrosseln und erreichen so viel höhere Geschwindigkeiten.

Wir beantragen daher, die heutigen Alterslimiten für das Führen von Leicht-Motorfahrrädern beizubehalten (16 Jahre ohne Führerausweis, 14 Jahre mit Führerausweis).

5. **Förderung umweltfreundlicher Technologien**

Cargobikes zählen zu den besonders klimafreundlichen, leisen und platzsparenden Fahrzeugen. Sie hätten im städtischen Güterverkehr ein sehr grosses Potential. Die geltenden Regelungen in der Schweiz erschweren aber den Einsatz von Cargobikes unnötig. Folgende Anpassungen sind nötig, um Transporte mit Cargobikes zu erleichtern:

- Die Gewichtslimite von 200 kg ist zu tief (inkl. Fahrer und Fahrzeug). Diese beträgt heute 200 kg, einschliesslich der Fahrerin oder des Fahrers. Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Handelsübliche Cargobikes wiegen um die 40 kg. Mit einer Person von 90 kg verbleiben nur noch 70 kg Nutzlast. Das ist zu wenig, um rentabel Lieferdienste betreiben zu können.
- Für Velokurierdienste wären zudem Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll, um ihr Lieferservice erweitern zu können. Solche sind in der Schweiz nicht zugelassen. In anderen Ländern Europas sind sie hingegen geprüft und sicher im Verkehr.
- Die Limite von max. zwei Kindern in Cargobikes mit geschützten Kindersitzen ist zu tief. Heute sind europaweit Cargobikes im Einsatz, die ausreichend Platz haben, um mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, soll sich die Limite neu nach der Anzahl gesicherter Kindersitze im Cargobike richten.

6. **Anpassung der Geschwindigkeitsgrenzwerte**

Ein weiteres Anliegen betrifft die unterschiedlichen Grenzwerte für bauartbedingte Höchstgeschwindigkeiten und Tretunterstützungen bei den Motorfahrrad-Subkategorien. So gilt zum Beispiel für leichte E-Bikes mit Tretunterstützung eine Geschwindigkeitslimite von 25 km/h, während die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit bei E-Trottnetts auf 20 km/h begrenzt ist.

Diese unterschiedlichen Geschwindigkeitslimiten sind nicht nachvollziehbar, da beide Fahrzeugarten zur selben Fahrzeugkategorie gehören. Das Gefährdungspotential eines Fahrzeuges hängt zudem nicht davon ab, ob die Geschwindigkeit mit oder ohne Tretunterstützung erreicht wird. Auch wären einheitliche Limits einfacher zu vermitteln und für die Fahrzeugnutzenden klar verständlich.

Die für schnelle Motorfahrräder bei 45 km/h angesetzte Limite der Tretunterstützung stellt vor allem für andere Verkehrsteilnehmende ein erhebliches Risiko dar, insbesondere auf Flächen, die auch von Fussgängern genutzt werden.

Es wird daher beantragt, die Tretunterstützung bei schnellen Motorfahrrädern gemäss Art. 18 lit. a VTS auf 30 km/h und bei Leicht-Motorfahrrädern gemäss Art. 18 lit. b VTS auf 20 km/h und zu begrenzen.

Art. 18 lit. a E-VTS

«[Motorfahrräder sind] einplätzig, einspurige Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 1,00 kW und:

1. einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von höchstens 50 cm³, oder
2. elektrischem Antrieb sowie einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens ~~45~~30 km/h wirkt;

[...]

Art. 18 lit. b E-VTS

«[„Motorfahrzeuge“ sind] «Leicht-Motorfahrräder», das heisst Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 0,50 kW, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens ~~25~~20 km/h wirkt, und die:

1. höchstens zweiplätzig sind,
2. speziell für das Mitführen einer behinderten Person eingerichtet sind,
3. aus einer speziellen Fahrrad-Rollstuhl-Kombination⁸ bestehen, oder
4. speziell für das Mitführen von höchstens zwei Kindern auf geschützten Sitzplätzen eingerichtet sind;

[...]

7. Leistungsangaben auf Elektro-Motoren

Bei der letzten Teilrevision des Strassenverkehrsrechts wurde Art. 51 VTS geändert. Hingegen wurde Art. 176 VTS, der auf Art. 51 VTS verweist, wohl versehentlich nicht angepasst. Lit. c ist zu streichen und mit lit. b zu ersetzen:

Art. 176 Abs. 2 E-VTS

«Bei Verbrennungsmotoren muss ein nicht leicht auswechselbarer Teil des Motors ein Typenzeichen des Motors, die Angabe des Hubraumes und den Namen des Herstellers oder der Herstellerin oder die Fabrikmarke aufweisen. Für die Kennzeichnung von Elektromotoren gilt Artikel 51 Absatz 1 Buchstaben a und e b.»

Zudem besteht gemäss Art. 51 VTS die Pflicht zur Leistungskennzeichnung des Elektromotors. Diese Angaben sind insbesondere bei Fahrzeugen wichtig, die von der Typengenehmigung befreit sind. Mit diesen Angaben werden diese Fahrzeuge durch die Kontrollbehörden kategorisiert.

Es wird beantragt, dass das Fehlen einer solchen Kennzeichnung neu im Ordnungsbussenverfahren im Sinne der untenstehenden Ziffer zu ahnden ist.

Es wird die Einführung folgender Ordnungsbussenziffer im Anhang der Ordnungsbussenverordnung (OBV; SR 314.11) beantragt:

Ziffer 705, Anhang 1 E-OBV

705. Fehlende Leistungskennzeichnung auf dem Motor (Art. 51 Abs. 1, Art. 176 Abs. 2 VTS)	Betrag CHF 50.-
--	-----------------

8. Leistungsrosselungen, die zu einer Befreiung von der Typengenehmigung führen

Wird bei einem Fahrzeug die Leistung gedrosselt, so dass es einer Fahrzeugkategorie zugeordnet werden kann, die von der Typengenehmigung befreit ist, so besteht heute keine explizite Pflicht diese Drosselung zu belegen. Die Überprüfung, ob solche Fahrzeuge tatsächlich gedrosselt sind, ist sehr aufwändig.

Es wird beantragt, bei Art. 46 VTS nachfolgenden neuen Absatz einzuführen:

Art. 46 Abs. 5 E-VTS

«Führt die Begrenzung der kategorienrelevanten Leistung dazu, dass das Fahrzeug einer Kategorie angehört, welche von der Typengenehmigung befreit ist, so ist das Protokoll der Leistungsmessung stets mitzuführen. Wird das Protokoll der Kontrollbehörde trotz Aufforderung nicht vorgelegt, so wird die Drosselung nicht anerkannt.»

9. Geschwindigkeitsdrosslungen

Die VTS sieht heute vor, dass eine Geschwindigkeitsdrosselung bei Motorfahrrädern so beschaffen sein muss, dass eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit ausgeschlossen ist. Für andere Motorfahrzeuge fordert die VTS, dass Geschwindigkeitsdrosselungen so beschaffen sein müssen, dass sie nicht ausser Betrieb gesetzt werden können und zweckmässig gegen unbefugtes Verstellen gesichert ist. Elektromotoren bieten neue Möglichkeiten der Geschwindigkeitsdrosselung. Daher sind die entsprechenden Bestimmungen im Sinne einer Konkretisierung anzupassen.

Wir beantragen folgende Anpassung nachfolgender Bestimmungen:

Art. 48 Abs. 2 E-VTS

«Wird bei einem Fahrzeug die für die Kategorieneinteilung oder die Führerausweiskategorie massgebende Höchstgeschwindigkeit durch einen Geschwindigkeits- beziehungsweise Drehzahlregler begrenzt oder ist eine Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung nach Artikel 99 vorgeschrieben, so muss dieser so beschaffen sein, dass er nicht ausser Betrieb gesetzt werden kann. Die für die Geschwindigkeits- beziehungsweise Drehzahlbegrenzung notwendigen Vorrichtungen müssen zweckmässig gegen unbefugtes Verstellen gesichert oder mit amtlich anerkannten Plomben versehen sein. Werden Änderungen am Getriebe oder Sperrungen von Gängen oder Schaltstufen vorgenommen, so müssen diese gleich wirksam gesichert sein. Namentlich sind Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht zweckmässig, die durch das Lösen einer Steckverbindung oder durch die Eingabe einer Tastenkombination an den Armaturen oder einer Fernbedienung aufgehoben werden können.»

Art. 177 Abs. 2 E-VTS

«Das Fahrzeug, insbesondere Motor, Getriebe und Kraftübertragung, muss so beschaffen sein, dass eine Erhöhung der Motorleistung und der Höchstgeschwindigkeit durch nachträgliche Eingriffe oder Auswechslung von Teilen möglichst ausgeschlossen ist. Namentlich sind Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht zweckmässig, die durch das Lösen einer Steckverbindung oder durch die Eingabe einer Tastenkombination an den Armaturen oder einer Fernbedienung aufgehoben werden können.»

10. Signalisationen

Verbesserungspotential erkennen wir auch bei den Signalisationsvorschriften. Die heute geltenden Regelungen, wonach die Durchfahrt bei den beiden Signalisationen Motorfahrradfahrverbot sowie Fahrrad gestattet zwar für Motorfahrräder bis 20 km/h gestattet ist, schnellere Motorfahrräder jedoch nur mit abgeschaltetem Motor verkehren dürfen, ist nicht praktikabel. Ob bei einem E-Bike während der Fahrt der Motor abgeschaltet ist, lässt sich kaum kontrollieren. Zudem lässt die heutige Regelung keine Unterscheidung zwischen Fahrrädern und Leicht-Motorfahrrädern zu. Das Piktogramm für Fahrräder wird mit den heute geltenden Bestimmungen uneinheitlich verwendet und teilweise entgegen der Information, die durch die grafische Darstellung vermittelt wird.

Wir vertreten die Auffassung, dass die Piktogramme wieder im Sinne ihrer eigentlichen Bedeutung zu verwenden sind, dass also bei der Signalisation «Fahrrad gestattet» nur Fahrrädern die Durchfahrt erlaubt sein soll und das Motorfahrradverbot für alle Motorfahrräder gelten soll.

Es werden daher folgende Änderungen der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) beantragt:

Art. 19 Abs. 1 lit. c E-SSV

«Das «Verbot für Fahrräder und Motorfahräder» (2.05) untersagt das Fahren mit Fahrrädern und Motorfahrädern; das «Verbot für Motorfahräder» (2.06) untersagt das Fahren mit Motorfahrädern bei laufendem Motor, ~~ausgenommen Motorfahräder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis maximal 25 km/h wirkt; [...]~~»

Art. 64 Abs. 6 SSV

«Die Angabe «Radfahrer» auf einer Zusatztafel umfasst Führer von Fahrrädern ~~und Motorfahrädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis maximal 25 km/h wirkt, sowie die Führer der übrigen Motorfahräder, sofern deren Motor abgestellt ist.~~»

11. Administrativmassnahmen

Handlungsbedarf besteht auch bei den Fahrverboten, die nach Widerhandlungen gegenüber Führern von Fahrzeugen, für die ein Führerausweis nicht erforderlich ist (FAne), ausgesprochen werden. Administrativmassnahmen erfüllen ihren Zweck nur dann, wenn sie wirkungsvoll sind. Dies bedingt, dass die betroffenen Personen nicht auf Fahrzeuge ausweichen können, die nur geringfügig anders sind. Wer angetrunken ein Fahrrad fährt und anschliessend ein Fahrverbot für Fahrräder erhält, soll nicht auf ein langsames E-Bike ausweichen können und umgekehrt. Die heutigen Regelungen lassen die Ausdehnung der Fahrverbote nur in eine Richtung zu.

Es wird daher beantragt, eine einzige gesetzliche Bestimmung für Fahrverbote gegenüber Führern von Fahrrädern und Motorfahrzeugen, für die ein Führerausweis nicht erforderlich ist, einzuführen, die eine Ausdehnung auf die jeweils andere Fahrzeugart explizit vorsieht.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme sowie wohlwollende Prüfung unserer Anträge.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Elisabeth Ackermann
Präsidentin

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Kanton Basel-Stadt
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus unserer Sicht müssen die Änderungen an den technischen Vorschriften (Dimensionen, Gewichte) für Fahrzeuge im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen. Wir beantragen daher, dass die maximalen Gewichte nach Art. 9 Abs. 1 SVG beizubehalten sind und diese auch nicht durch den Bundesrat aufgehoben werden können. Unsere Infrastruktur leidet unter den höheren Lasten. Selbst eine Beibehaltung der maximalen Auslastung kann dem nicht entgegenwirken. Da die maximalen Gewichte für ausländische wie inländische Fahrzeuge in der Schweiz gelten, besteht keine Gefahr für einen Wettbewerbsnachteil. Soweit ein Nachteil für alternative Antriebe gegenüber konventionellen Antrieben besteht, sind diese Nachteile durch anderweitige Erleichterungen zu kompensieren.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Bestimmung lässt sich in ihrer Tragweite noch nicht abschätzen. Dass im Strassenverkehr zukünftig Fahrzeuge verkehren, deren Lenkerinnen und Lenker einen unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad aufweisen dürfen, stellt in verschiedener Hinsicht eine sehr grosse Herausforderung dar. Es müssen klare und nachvollziehbare Vorgaben erarbeitet werden.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Es fehlt eine Regelung für die Herausgabe von Daten an die Strafverfolgungsbehörden in Strafverfahren oder bei Verkehrsunfällen. Die vom Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten müssen auch den Vollzugsbehörden zugänglich sein und von diesen ausgelesen werden können.</p> <p>Es ist ausserdem sicherzustellen, dass der Vorschlag den datenschutzrechtlichen Grundsätzen entspricht (Gesetzmässigkeitsprinzip, Zweck der Datenerhebung und Weitergabe).</p> <p>Darüber hinaus fehlt eine gesetzliche Pflicht der Fahrzeughersteller, die im Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten den Strafverfolgungsbehörden auf deren Anordnung zur Verfügung zu stellen. Aus diesem Grunde können wir die geplante Anpassung dieser Bestimmung nicht unterstützen.</p>		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die hier gestellte Frage ist unklar formuliert. Es ist fraglich, auf was sich Art. 25c E-SVG bezieht. Es scheint, dass sich diese Frage eher auf Art. 25b E-SVG (Fahrmodusspeicher) beziehen sollte, anstelle auf Art. 25a Abs. 3 E-SVG.</p> <p>Ausserdem ist diese Bestimmung unklar formuliert und bedarf einer Konkretisierung. Was bedeutet etwa «der Datenschutz ist zu gewährleisten»? Ebenfalls unklar ist der Titel der Bestimmung. Besser wäre wohl von «Sicherheit» oder «Zugriff» auf die Daten zu sprechen.</p>		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	Versuche sollten nach einheitlichen Kriterien bewilligt und im Hinblick auf spätere rechtliche Regelungen einheitlich ausgewertet werden. Vor diesem Hintergrund lehnen wir eine Lösung ab, die Versuche mit «regionalem Charakter» pauschal an die Kantone delegiert. Zudem ist in Bewilligungen die Strecke oder das Rayon der Versuche zu definieren. Nur so ist ein geordneter Rahmen gewährleistet. Auch sollten die betroffenen Kantone in das Bewilligungsverfahren miteinbezogen werden, damit auf die lokalen Begebenheiten Rücksicht genommen werden kann.
--	--

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die vorgeschlagene Änderung wird sehr begrüsst. Durch die Beschränkung des richterlichen Ermessens gemäss dem bisherigen Wortlaut von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG wurden die Betroffenen teilweise viel härter angegangen, als es unter dem Aspekt des Verschuldens oder der Verkehrsgefährdung bzw. unter spezialpräventiven Aspekten angezeigt gewesen wäre. Auch kam es vereinzelt zu ungerechtfertigten Verurteilungen von Polizeiangehörigen, die in Erfüllung ihrer Aufgabe eine dringliche Dienstfahrt durchführen mussten.</p>		

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Ausführungen zur Frage 12. Die vorgeschlagene Änderung wird begrüsst. Im Vergleich mit anderen Mindeststrafen, die das Strafrecht für Verbrechen oder Vergehen vorsieht, erscheint die bislang geltende Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» unverhältnismässig.</p>		

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Erstäterinnen oder Erstäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Ausführungen zur Frage 13. Die vorgeschlagene Änderung wird begrüsst. Im Vergleich mit anderen Administrativmassnahmen erscheint die bislang geltende Mindestentzugsdauer von 24 Monaten für die Begehung eines «Raserdelikts» unverhältnismässig. Insbesondere wenn auch strafrechtlich die Mindeststrafe von einem Jahr aufgehoben wird.</p>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Gesamtheit der Prämienzahler hat ein Interesse an diesen Regressen. Das Verursacherprinzip soll bei diesen Widerhandlungen weiterhin zum Tragen kommen. Bei einer Aufhebung des Obligatoriums droht ein negativer Wettbewerb zwischen den Versicherern (run to the bottom). Hinzukommt, dass diese Regresse eine präventive Wirkung haben. Daher wird sogar eine Ausweitung der Regresspflicht beantragt.</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

<p>18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)</p>
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen ist bereits ausreichend durch die VSS-Normen abgedeckt ist. Es ist somit auch nicht nötig, dass der Bundesrat weitere Vorschriften dazu erlässt.		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Änderungen werden zwar im Grundsatz begrüsst. Jedoch ist anzumerken, dass mit solchen Fahrzeugen weiterhin Widerhandlungen begangen werden können, die als Vergehen geahndet werden sollten (Art. 90 Abs. 2 und Art. 93 Abs. 1 SVG).		

	<p>Daher wird die Aussage «grundsätzlich nur noch eine Busse [...] ausgesprochen werden darf» als falsch erachtet.</p> <p>Zudem müssen aus unserer Sicht die Fahrzeugkategorien, für welche die Erleichterungen gelten sollen, im Gesetz explizit festgehalten werden. Der Begriff «Fahrzeuge von geringer Motorkraft und Geschwindigkeit» ist zu unbestimmt. Es wird daher beantragt, dass entweder eine Aufzählung der betroffenen Fahrzeuge (Kategorien) vorgenommen wird oder dass der unbestimmte Begriff «Fahrzeuge mit geringer Motorkraft» durch gängige Begriffe des Strassenverkehrsrechts wie z.B. «Motorfahrrad», «Motoreinachsler» ersetzt wird. Aus diesem Grunde lehnen wir die vorgeschlagene Anpassung ab.</p>
--	---

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus unserer Sicht, geht diese Kompetenzerteilung zu weit, insbesondere weil somit in kantonale Kompetenzen eingegriffen werden kann. Es braucht eine klare Abgrenzung der Kompetenzen.</p>		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

<p>23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

¹ SR 0.741.531.951.4

	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung wird ausserordentlich begrüsst. Die derzeitige Ungleichbehandlung von Ordnungswidrigkeiten mit Fahrzeugen von natürlichen Personen und solchen von juristischen Personen ist nicht haltbar.		

Regierungsrat BL, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal
Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
svg@astra.admin.ch

Liestal, 24. November 2020

Vernehmlassung

zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG), des Ordnungsbussengesetzes (OBG) und von 8 Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. In der Beilage finden Sie wunschgemäss die ausgefüllten Fragebögen.

Ergänzend unterbreiten wir Ihnen das folgende spezifische Anliegen für eine Ausnahmebestimmung für Einsatzorganisationen (Feuerwehr, Polizei, Sanität, Zivilschutz, Militär) im Binnenverkehr: In der heute geltenden Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) können «Lieferwagen» nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe e VTS über total 9 Sitzplätze einschliesslich Fahrer/in verfügen. Mit der Anpassung an das EU-Recht (Fahrzeugkategorie N1) dürfen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe e Ziffer 1 E-VTS «Lieferwagen» nur noch über 7 Sitzplätze (inkl. Fahrer/in) verfügen. Ausgenommen sind Fahrzeuge mit Alternativantrieb und einem Gesamtgewicht von 3.5 – 4.25t, welche zwar als «Lieferwagen» gelten, aber weiterhin über 9 Sitzplätze verfügen dürfen (da Fahrzeugkategorie N2 nach EU-Recht).

Die meisten leichten Feuerwehrfahrzeuge zum Transport von Personen und Material werden heute als Fahrzeug der Kategorie M1 zugelassen und sind von der vorgesehenen Änderung somit nicht betroffen.

Die Mehrheit der Feuerwehrleute in der Schweiz verfügt lediglich über einen Führerausweis der Kategorie B. Gleichzeitig ist die Feuerwehr darauf angewiesen, möglichst wenige und flexibel nutzbare Fahrzeuge für den Transport von Personen und Material einzusetzen. In der Praxis spielte die Zulassungskategorie bei den leichten Feuerwehrfahrzeugen (M1 vs. N1) bis anhin eine untergeordnete Rolle. Mit der geplanten Änderung würde die Zulassungskategorie nun relevant.

Um die nötige Flexibilität im Rahmen der Gewichtslimite (3.5t) für leichte Motorwagen weiterhin nutzen zu können, beantragen wir die Schaffung einer Ausnahmeregelung betreffend Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe e Ziffer 1 E-VTS für Fahrzeuge der Einsatzorganisationen (Feuerwehr, Polizei, Sanität, Zivilschutz, Militär) im Binnenverkehr, so dass für diesen Einsatzzweck (leichte) Lieferwagen bis 3.5t weiterhin mit 9 Plätzen ausgerüstet werden können.

Hochachtungsvoll



Dr. Anton Lauber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Beilagen erwähnt.



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 26.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen

1. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keinen Fahrzeugführer oder keine Fahrzeugführerin benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>4. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es fehlt eine Regelung für die Herausgabe der Daten (auch vom Fahrzeughersteller) an die Strafverfolgungsbehörden bei Verkehrsunfällen oder sonstigen Strafverfahren. Die vom Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten müssen auch den Vollzugsbehörden zugänglich sein und von diesen ausgelesen werden können.</p> <p>Es ist sicherzustellen, dass der Vorschlag den datenschutzrechtlichen Grundsätzen entspricht (Gesetzmassigkeitsprinzip, Zweck der Datenerhebung und Weitergabe).</p>		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Bestimmung muss noch präziser gefasst werden.		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Versuche sollten nach einheitlichen Kriterien bewilligt und im Hinblick auf spätere rechtliche Regelungen einheitlich ausgewertet werden. Vor diesem Hintergrund besteht eine gewisse Zurückhaltung gegenüber einer Lösung, die Versuche mit "regionalem Charakter" pauschal an die Kantone delegiert.		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Förderung umweltfreundlicher Technologien

9. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Änderungen an den technischen Vorschriften (Dimensionen, Gewichte) für Fahrzeu-		

	ge müssen im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen. Ansonsten gibt es im internationalen Verkehr Probleme.
--	---

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

<p>10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhabern und Inhaberinnen eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die aktuelle Regelung, wonach bei leichten Widerhandlungen bereits eine Annullation ausgesprochen werden kann, führt zu Härtefällen. Wir unterstützen die neue grosszügigere Regelung.</p> <p>Wir vermissen jedoch entsprechende Übergangsbestimmungen beispielsweise für folgende Fallkonstellationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bestehende Verlängerung der Probezeit wegen eines Entzugs auf Grund einer leichten Widerhandlung. Dann begeht der Betroffene eine mittelschwere oder schwere Widerhandlung, was zu einer Annullation führt. Dies im Wissen darum, dass der Betroffene im Vergleich zu anderen schlechter gestellt wird. • Vor Inkrafttreten wird ein Entzug sowie eine Verlängerung der Probezeit wegen einer leichten Widerhandlung geprüft. Man weiss jedoch, dass das neue, mildere Recht demnächst kommen wird. Gibt es eine positive Vorwirkung des künftig milderen Rechts? <p>Weitere Anmerkungen (Führerausweis auf Probe): Die Revision bietet die Chance, den Gesetzeswortlaut in Sachen Annullationsvoraussetzungen zu überdenken. Wir regen an, das Gesetz so zu ändern, dass eine Annullation nur ausgesprochen werden kann, wenn vorgängig eine Verlängerung der Probezeit ausgesprochen oder verfügt wurde.</p> <p>Zusätzlich bitten wir Sie, die Regelung bezüglich der einjährigen Wartefrist bei Annullationen zu prüfen. So besteht heute gemäss Wortlaut die Problematik, dass die Wartefrist an das Widerhandlungsdatum angeknüpft wird. Dies macht Sinn, solange der Führerausweis direkt an Ort und Stelle durch die Polizei abgenommen wurde. In allen anderen Fällen, vor allem bei Sistierungen bis zum Vorliegen der strafrechtlichen Erledigungen, kann die Wartefrist ins Leere laufen, da zwischen Widerhandlung und Wartefristaussprechung mehr als ein Jahr verstrichen ist.</p>		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass der Halter oder die Halterin das Gesamtgewicht seines oder ihres Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Ra- serdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wer auf Autobahnen mit über 200 km/h und innerorts mit über 100 km/h unterwegs ist, gefährdet ganz bewusst das Leben anderer. Wir sehen keinen Anlass, die Stra- fen für Raserdelikte abzumildern und Ausnahmen zu schaffen.		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wer auf Autobahnen mit über 200 km/h und innerorts mit über 100 km/h unterwegs ist, gefährdet ganz bewusst das Leben anderer. Wir sehen keinen Anlass, die Stra- fen für Raserdelikte abzumildern und Ausnahmen zu schaffen.		

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersthäterinnen oder Ersthäterinnen der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wer auf Autobahnen mit über 200 km/h und innerorts mit über 100 km/h unterwegs ist, gefährdet ganz bewusst das Leben anderer. Wir sehen keinen Anlass, die Strafen für Raserdelikte abzumildern und Ausnahmen zu schaffen.</p>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf den Fehlbaren oder die Fehlbare Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer/innen muss von Fahrzeuglenkern geschützt</p>		

	werden, denen der Führerausweis auf unbestimmte Zeit entzogen wurde, weil sie wiederholt angetrunken gefahren sind. Österreich kennt dieses System seit Jahren und hat sehr gute Erfahrungen gemacht. Die bundesrätliche Haltung, wegen der Kosten auf diese Massnahme zu verzichten, ist sachlich nicht nachvollziehbar.
--	---

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Unter dem Aspekt des Umweltschutzes ist eine Aufhebung des Verbots nicht sinnvoll. Die vorgeschlagene Ausnahmeklausel ist sehr offen, neben Formel-E-Rennen könnten so auch Verbrennungsmotoren-Rennen erlaubt werden.</p> <p>Das Verbot für klassische Motoren (fossile Energien) muss beibehalten werden. Dies muss im Gesetz – wie bisher - ausdrücklich so verankert bleiben. Hingegen sind wir mit</p>		

	Rennen mit alternativen Antrieben (Elektro, Wasserstoff usw.) einverstanden; dazu braucht es aber nicht den Umweg über eine Kompetenz des Bundesrats, Ausnahmen einzuführen. Vielmehr sind die Ausnahmen (E-Fahrzeuge, Wasserstoff usw.) direkt und abschliessend im Gesetz zu nennen.
--	--

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung ist zu begrüßen. Wie gezeigt, sind die Bestimmungen derzeit lückenhaft. Heute fallen zahlreiche Widerhandlungen, die in Verwendung von Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft begangen werden, unter die allgemeinen Vergehenstatbestände. Das entspricht nicht dem geschaffenen Gefahrenmoment und ist unverhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@ktsh.ch

Regierungsrat

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Direktionsgeschäfte
3003 Bern

per Mail an svg@astra.admin.ch

Schaffhausen, 8. Dezember 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen; Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. August 2020 haben Sie uns eingeladen, zu oben genannten Teilrevisionen Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Gerne lassen wir Ihnen die beiden ausgefüllten Fragebogen zukommen. In diesem Zusammenhang möchten wir Ihnen auch die nachfolgenden Anregungen zu weiteren Anpassungen von Rechtsgrundlagen zukommen lassen, die in der vorliegenden Revisionsvorlage nicht angepasst werden.

Strassenverkehrsgesetz:

Nachschulungsobligatorium gemäss Art. 16e SVG:

Voraussichtlich wird der Bundesrat bald über die Inkraftsetzung des Nachschulungsobligatoriums gemäss dem im Jahr 2012 beschlossenen Art. 16e SVG entscheiden. Wir bedauern, dass das Nachschulungsobligatorium nicht wieder aus dem SVG gestrichen werden soll, und beantragen Ihnen, dies bei nächster Gelegenheit zu prüfen. Wir sind überzeugt davon, dass das angedachte Nachschulungsobligatorium einer kritischen Kosten-Nutzen-Analyse nicht standhält. Zum einen zweifeln wir die Wirksamkeit als nachhaltigen Beitrag für die Verkehrssicherheit wegen der Ausgestaltung als Obligatorium stark an. Zum andern sind bei der Umsetzung der Massnahme angesichts des sehr grossen Mengengerüsts an nachzuschulenden Verkehrsde-

linquenten Kapazitätsengpässe bei den Kursangeboten absehbar, umso mehr als die Nachschulungen dezentral, in vielen verschiedenen Sprachen und in ausreichender (zeitlicher) Häufigkeit angeboten werden müssen, damit sich die Herausgabe der entzogenen Führerausweise nicht wegen der Unmöglichkeit eines zeitnahen Kursbesuchs hinauszögert. Die notwendigen Kursangebote werden unausweichlich zu sehr hohen Kurskosten führen, die auf die Kursteilnehmenden abgewälzt werden.

Weitere Bemerkungen zu Art. 89b Bst. b und Art. 89g Abs. 4 und Abs. 6 SVG:

Aufgrund sich in jüngster Vergangenheit stellender Problematiken in der Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren, beantragen wir Ihnen nachfolgende Artikel wie folgt zu ergänzen (kursiv):

Art. 89b Bst. b SVG

«Durchführung von Administrativ- und Strafverfahren *sowie Ordnungsbussenverfahren gegen Fahrzeugführer im Strassenverkehr.*»

Art. 89g Abs. 4 SVG

«Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei *zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde.*»

Art. 89g Abs. 6 SVG

Das *ASTRA* und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abrufverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen.

Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeugen:

Zudem möchten wir eine zusätzliche Änderung an der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeug (VTS), die im Fragebogen nicht aufgeführt ist, anregen:

In der heute geltenden VTS können «Lieferwagen» nach Art. 11 Abs. 2 Bst. e VTS über total 9 Sitzplätze einschliesslich Fahrer/in verfügen. Mit der Anpassung an das EU-Recht (Fahrzeugkategorie N1) dürfen gemäss Art. 11 Abs. 2 Bst. e Ziff. 1 E-VTS «Lieferwagen» nur noch über 7 Sitzplätze (inkl. Fahrer/in) verfügen. Ausgenommen sind Fahrzeuge mit Alternativantrieb und einem Gesamtgewicht von 3.5–4.25 t, welche zwar als «Lieferwagen» gelten, aber weiterhin über 9 Sitzplätze verfügen dürfen (da Fahrzeugkategorie N2 nach EU-Recht). Die meisten leichten Feuerwehrfahrzeuge zum Transport von Personen und Material werden heute als Fahrzeug der Kategorie M1 zugelassen und sind somit von der vorgesehenen Änderung nicht betroffen. Die Mehrheit der Feuerwehrleute im Kanton Schaffhausen (und in der Schweiz) verfügt allerdings lediglich über einen Führerausweis der Kategorie B. Gleichzeitig ist die Feuerwehr darauf angewiesen, möglichst wenige und flexibel nutzbare Fahrzeuge für den Transport von Personen

und Material einzusetzen. In der Praxis spielte die Zulassungskategorie bei den leichten Feuerwehrfahrzeugen (M1 vs. N1) bis anhin eine untergeordnete Rolle. Mit der geplanten Änderung würde die Zulassungskategorie nun jedoch relevant.

Um weiterhin über die erforderliche Flexibilität in der Nutzung von leichten Motorwagen im Rahmen der Gewichtslimite (3.5 t) zu verfügen, beantragen wir die Schaffung einer Ausnahmeregelung betreffend Art. 11 Abs. 2 bst. e Ziff. 1 E-VTS für Fahrzeuge der Einsatzorganisationen (Feuerwehr, Polizei, Sanität, Zivilschutz, Militär) im Binnenverkehr, so dass für diesen Einsatzzweck (leichte) Lieferwagen bis 3.5t weiterhin mit 9 Plätzen ausgerüstet werden können.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:


Martin Kessler

Der Staatsschreiber:


Dr. Stefan Bilger

Beilagen:

1. Fragebogen zum Strassenverkehrs- und Ordnungsbussengesetz
2. Fragebogen zu den Ausführungserlassen



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Kanton Schaffhausen
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Zustimmung erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Änderungen an den technischen Vorschriften (Dimensionen, Gewichte) für Fahrzeuge im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Bestimmung lässt sich in ihrer Tragweite nicht abschätzen, solange nicht auf dem Tisch liegt, wie diese Regelungen im Einzelnen aussehen werden. Der Zustand, wonach auf den Strassen Fahrzeuge verkehren werden, deren Lenkerinnen und Lenker einen unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad aufweisen müssen, sehen wir als erhebliche Herausforderung.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die gesetzliche Regelung ist sehr abstrakt und es muss bei der konkreten Bewilligung klar festgelegt werden, welche Art von Automatisierungssystem in welchem Raum möglich und welche Sicherheitsmassnahmen zu treffen sind.		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir möchten darauf hinweisen, dass vermutlich noch mehr Daten erhoben werden müssten, um zuverlässige Antworten zu bekommen. Da die Funktionsweise solcher Systeme noch nicht bekannt ist, kann heute noch nicht gesagt werden, welche Angaben dies sind. Weiter ist unklar, wer mit Vollzugsbehörden gemeint ist, resp. die Aufzählung in Abs. 3 lit. c ist nicht abschliessend. Zudem fehlen Richtlinien, wie die Daten ausgelesen werden könnten. Die Methode müsste einfach, schnell und kostengünstig sein, da sonst die Umsetzung sehr schwierig ist. Weiter wären auch Daten über Bremsen, Blinken usw. zu speichern und die Dauer der Datenspeicherung müsste geregelt werden. Schliesslich müssten die Strafverfolgungsbehörden alle gespeicherten Daten verwenden dürfen.		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssys-		
---	--	--

tem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Versuche sollten nach einheitlichen Kriterien bewilligt und im Hinblick auf spätere rechtliche Regelungen einheitlich ausgewertet werden. Vor diesem Hintergrund besteht eine gewisse Zurückhaltung gegenüber einer Lösung, die Versuche mit «regionalem Charakter» pauschal an die Kantone delegiert.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> eine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Dieser Änderungsvorschlag trägt dem Verhältnismässigkeitsgrundsatz Rechnung und wird begrüsst.		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>Es bleiben die Auswirkungen anzumerken: Mehraufwand für die Kantone in den Bereichen Technik und Zulassung, sowie die Auswirkungen auf die Verkehrsabgaben (Gewichtsreduktion = weniger Verkehrsabgaben).</p>
--

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus der Perspektive der Verkehrssicherheit haben die bisherigen, sehr harten Strafen und Massnahmen gegen die Raserei sicher einen guten Effekt erzielt. Die Betroffenen wurden dabei in Einzelfällen aber sicher härter angefasst, als es unter dem Aspekt des Verschuldens oder der Verkehrsgefährdung oder unter spezialpräventiven Aspekten angezeigt gewesen wäre. Ob die aus Täterperspektive wünschenswerte Flexibilisierung des Ermessensspielraums bei der Ausfällung von Strafen und Administrativmassnahmen im Lichte der Verkehrssicherheit verantwortbar ist, muss letztlich der Gesetzgeber entscheiden. Da jedoch Raserdelikte wissentlich verursacht werden, spricht unseres Erachtens wenig für die Vergrösserung des Ermessensspielraums.		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: vgl. Antwort zu Frage 12		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Antwort zu Frage 12 Mit einer Mindestentzugsdauer von 6 statt 24 Monaten nach einem «Raserdelikt» hebt sich das Raserdelikt nicht mehr so deutlich von den übrigen Kategorien von Verkehrswiderhandlungen ab und es ist zu befürchten, dass die deutlich mildere Massnahmenpraxis, die mit der vorgesehenen Änderung notgedrungen einhergehen wird, auch deutlich weniger abschreckend auf Fahrzeugführer wirkt.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die präventive Wirkung darf nicht unterschätzt werden und dient der Verkehrssicherheit.		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Rahmenbedingungen für solche Rennen müssen durch den Bund vorgegeben werden. Die Bewilligungen durch die Kantone müssen gestützt auf solche Grundlagen erteilt werden können. Zu bedenken ist, dass auch elektrisch betriebene Rennfahrzeuge bei einem Unfall die gleiche Gefahr darstellen können wie Rennwagen mit Motor. Zudem stellt sich die Frage, wie die kantonale Behörde sicherstellen kann, dass die Höchstgeschwindigkeit bei solchen Anlässen kontrolliert und durchgesetzt werden kann.		

4.4

Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir möchten darauf hinweisen, dass nicht genügend ersichtlich ist, wozu und aus welchen Gründen es diese Kompetenz brauchen sollte.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Einführung ist sehr dringend, da weniger Rechtshilfeersuche und grosse Entlastung der Polizeikorps.</p>		



Regierungsrat, 9102 Herisau

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation
per E-Mail: svg@astra.admin.ch

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 3. Dezember 2020

Eidg. Vernehmlassung; Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. August 2020 wurden die Kantonsregierungen vom Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eingeladen, zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes bis zum 12. Dezember 2020 Stellung zu nehmen.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat begrüsst grundsätzlich die vorgeschlagene Revision des Strassenverkehrsgesetzes und unterstützt die Absicht des Bundes, klimafreundliche Technologien zu fördern sowie Regeln für das automatisierte Fahren zu statuieren.

Der Regierungsrat erachtet jedoch gewisse Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit als problematisch. Er geht davon aus, dass diese auch im Zusammenhang mit der Förderung des Veloverkehrs zu Zielkonflikten führen könnten.


Im Übrigen kann auf die ausgefüllten Fragebogen verwiesen werden.



Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates



Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Zustimmung erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Änderungen an den technischen Vorschriften (Dimensionen, Gewichte) für Fahrzeuge im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen.</p> <p>Das Strassennetz des Kantons Appenzell Ausserrhoden hat aufgrund seiner Topografie über 70 Brücken und viele enge Kurven mit knappen Strassenbreiten. Rund 80 % der Brücken wurden mit den Normen und Lastannahmen vor 1970 berechnet und genügen den heutigen Anforderungen an die Schwertransporte > 44 Tonnen nicht. Mit einer Auflastung von weiteren 2 Tonnen und einer Erhöhung der zulässigen Längen behält sich der Kanton Appenzell Ausserrhoden vor, zusätzliche Gewichts- und Längenbeschränkungen auf einzelnen Brücken und Strecken zu erlassen (Art. 3 SVG).</p>		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Bestimmung lässt sich in ihrer Tragweite nicht abschätzen, solange nicht geklärt ist, wie diese Regelungen im Einzelnen aussehen werden. Der Zustand, wonach auf den Strassen Fahrzeuge verkehren werden, deren Lenkerinnen und Lenker einen unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad aufweisen müssen, sehen wir als erhebliche Herausforderung.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompe-		
---	--	--

tenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Es fehlt eine Regelung für die Herausgabe der Daten an die Strafverfolgungsbehörden in Strafverfahren oder bei Verkehrsunfällen. Die vom Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten müssen auch den Vollzugsbehörden zugänglich sein und von diesen ausgelesen werden dürfen. Es ist sicherzustellen, dass der Vorschlag den datenschutzrechtlichen Grundsätzen entspricht (Gesetzmässigkeitsprinzip, Zweck der Datenerhebung und Weitergabe). Darüber hinaus fehlt eine gesetzliche Pflicht der Fahrzeughersteller, die in Fahrmodusspeichern aufgezeichneten Daten den Strafverfolgungsbehörden auf deren Anordnung zur Verfügung zu stellen.</p>		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Bestimmung ist unklar formuliert und bedarf einer Konkretisierung. Was bedeutet "Der Datenschutz ist zu gewährleisten". Der Titel der Bestimmung ist ebenfalls unklar. Besser wäre wohl von "Sicherheit" oder "Zugriff" auf die Daten zu sprechen.</p>		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, da dies dem Fortschritt und letztlich der Reduktion der Unfälle dient. Wichtig wären, dass die Freigabe nach einheitlichen Kriterien bezüglich der Bewilligung von Versuchen erfolgt.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Auswirkungen sind allerdings, dass ein Mehraufwand bei den Kantonen in den Be- reichen Technik und Zulassung anfällt, sowie, dass die Verkehrsabgaben im Kanton Appenzell Ausserrhoden sinken werden (Gewichtsreduktion = weniger Verkehrsab- gaben).		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Ra- serdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus der Perspektive der Verkehrssicherheit haben die bisherigen, sehr harten Stra- fen und Massnahmen gegen Raser sicher einen guten Effekt erzielt. Die Be- troffenen wurden dabei in Einzelfällen aber sicher härter angefasst, als es unter dem Aspekt		

<p>des Verschuldens oder der Verkehrsgefährdung oder unter spezialpräventiven Aspekten angezeigt gewesen wäre.</p> <p>Ob die aus Täterperspektive wünschenswerte Erweiterung des Ermessensspielraums bei der Ausfällung von Strafen und Administrativmassnahmen im Lichte der Verkehrssicherheit verantwortbar ist, muss letztlich der Gesetzgeber entscheiden.</p> <p>Gleichzeitig wäre eine Anpassung von Art. 100 SVG mit folgendem Wortlaut wünschenswert:</p> <p>«Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, sofern er die nötige Vorsicht walten lässt und die erforderlichen Warnsignale abgibt; die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe entgegensteht. Hat der Fahrzeugführer durch seine Verkehrsregelverletzung eine zum Einsatzzweck unverhältnismässig grosse Gefahr geschaffen, so ist die Dienstfahrt strafmildernd zu berücksichtigen.»</p>

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Mit einer Mindestentzugsdauer von 6 statt 24 Monaten nach einem «Raserdelikt» hebt sich das Raserdelikt nicht mehr so deutlich von den übrigen Kategorien von Verkehrswiderhandlungen ab und es ist zu befürchten, dass die deutlich mildere Massnahmenpraxis, die mit der vorgesehenen Änderung notgedrungen einher gehen wird, auch deutlich weniger abschreckend auf Fahrzeugführer wirkt. Als Kompromiss wäre eine Mindestentzugsdauer von 12 Monaten nach einem «Raserdelikt» zu prüfen.</p>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahrunfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine Umsetzung in der Praxis wird nicht als sinnvoll erachtet. Alkohol-Wegfahrsperrn können jederzeit umgangen werden.		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung wird begrüsst und der Hoffnung Ausdruck verliehen, dass sie bald in Kraft treten wird.		

Weitere Bemerkungen im Zusammenhang mit dem noch nicht in Kraft gesetzten Nachschulungsbussobligatorium gemäss Art. 16e SVG:

Im Weiteren seien einige Bemerkungen angebracht im Zusammenhang mit einer bereits beschlossenen Gesetzesrevision, die nicht Gegenstand des vorliegenden Revisionspakets ist, über deren Inkraftsetzung der Bundesrat aber mutmasslich in nicht allzu ferner Zukunft entscheiden will, nämlich dem Nachschulungsbussobligatorium gemäss dem im Jahr 2012 beschlossenen Art. 16e SVG:

Der Regierungsrat bedauert, dass das Nachschulungsbussobligatorium nicht ebenso wie die Alkohol-Wegfahrsperrern und die Datenaufzeichnungsgeräte wieder aus dem SVG gestrichen werden soll. Er beantragt daher, den Verzicht auf das Nachschulungsbussobligatorium in die Vorlage aufzunehmen.

¹ SR 0.741.531.951.4

Das Nachschulungsobligatorium wird einer kritischen Kosten-Nutzen-Analyse ebenso wenig standhalten wie die Alkohol-Wegfahrsperrern und die Black Boxes. Zum einen wird die Wirksamkeit als nachhaltiger Beitrag für die Verkehrssicherheit wegen der Ausgestaltung als Obligatorium stark angezweifelt. Andererseits sind bei der Umsetzung der Massnahme angesichts des sehr grossen Mengengerüsts an nachzuschulenden Verkehrsdelinquenten Kapazitätsengpässe bei den Kursangeboten absehbar, umso mehr als die Nachschulungen dezentral, in vielen verschiedenen Sprachen und in ausreichender Häufigkeit angeboten werden müssen, damit sich die Herausgabe der entzogenen Führerausweise nicht wegen der Unmöglichkeit eines zeitnahen Kursbesuchs hinauszögert. Die notwendigen Kursangebote werden unausweichlich zu sehr hohen Kurskosten führen, die auf die Kursteilnehmenden, die durch Bussen, Gebühren, Regressforderungen von Versicherungen, Fahreignungsabklärungskosten usw. ohnehin schon arg gebeutelt sind, abgewälzt werden: Damit werden sich die Kostenfolgen für die Betroffenen sozial destabilisierend auswirken. Es zeichnet sich ab, dass sich das Nachschulungsobligatorium alles in allem konträr zu den Zielsetzungen anderer, politisch mehrheitsfähiger Vorstösse (wie z.B. Motion Graf-Litscher [17.3520] oder Motion Caroni [17.4317] auswirken wird.

Aus all diesen Gründen beantragt der Regierungsrat den Verzicht auf diese Massnahme und die ersatzlose Aufhebung von Art. 16e SVG.

Weitere Bemerkungen im Zusammenhang mit Art. 89b Bst. b und Art. 89g Abs. 4 und Abs. 6 SVG:

Aufgrund sich in jüngster Vergangenheit stellender Problematiken in der Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren, wird beantragt, folgende Artikel wie folgt zu ergänzen:

Art. 89b Bst. b SVG

«Durchführung von Administrativ- und Strafverfahren sowie Ordnungsbussenverfahren gegen Fahrzeugführer im Strassenverkehr.»

Art. 89g Abs. 4 SVG

«Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde.»

Art. 89g Abs. 6 SVG

Das ASTRA und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abrufverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen.



KANTON
APPENZEL INNERRHODEN



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
svg@astra.admin.ch

Appenzell, 19. November 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. August 2020 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Revision des Strassenverkehrsrechts zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft und verweist in ihrer Stellungnahme auf die Antworten in den beiden beiliegenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Beilagen:

- Fragebogen SVG
- Fragebogen Verordnungen

Zur Kenntnis an:

- Justiz-, Polizei- und Militärdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 10d, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Kanton Appenzell I.Rh.
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Zustimmung erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Änderungen an den technischen Vorschriften (Dimensionen, Gewichte) für Fahrzeuge im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen.		

Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Bestimmung lässt sich in ihrer Tragweite nicht abschätzen, solange nicht auf dem Tisch liegt, wie diese Regelungen im Einzelnen aussehen werden. Der Zustand, wonach auf den Strassen Fahrzeuge verkehren werden, deren Lenkerinnen und Lenker einen unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad aufweisen müssen, sehen wir als erhebliche Herausforderung.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Versuche sollten nach einheitlichen Kriterien bewilligt und im Hinblick auf spätere rechtliche Regelungen einheitlich ausgewertet werden. Vor diesem Hintergrund besteht eine gewisse Zurückhaltung gegenüber einer Lösung, die Versuche mit «regionalem Charakter» pauschal an die Kantone delegiert.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es bleiben die Auswirkungen anzumerken: Mehraufwand für die Kantone in den Be- reichen Technik und Zulassung, sowie die Auswirkungen auf die Verkehrsabgaben (Gewichtsreduktion = weniger Verkehrsabgaben).		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Ra- serdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus der Perspektive der Verkehrssicherheit haben die bisherigen, sehr harten Stra- fen und Massnahmen gegen die Raserei sicher einen guten Effekt erzielt. Die Be- troffenen wurden dabei in Einzelfällen aber sicher härter angefasst, als es unter dem Aspekt des Verschuldens oder der Verkehrsgefährdung oder unter sozialpräven- tiven Aspekten angezeigt gewesen wäre.		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: vgl. Antwort zu Frage 12 Im Vergleich mit anderen Mindeststrafen, die das Strafrecht für Verbrechen oder Vergehen vorsieht, ist die bislang geltende Mindeststrafe von einem Jahr Freiheits- strafe für die Begehung eines «Raserdelikts» klar unverhältnismässig.		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Antwort zu Frage 12 Mit einer Mindestentzugsdauer von 6 statt 24 Monaten nach einem «Raserdelikt» hebt sich das Raserdelikt nicht mehr so deutlich von den übrigen Kategorien von Verkehrswiderhandlungen ab. Als Kompromiss wäre eine Mindestentzugsdauer von 12 Monaten nach einem «Raserdelikt» gangbar.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahrunfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Als Ersatz dafür soll die VSS Norm 640 241 in allen Teilen als rechtsverbindliche Norm gemäss Art. 115 Abs. 1 SSV gelten. Demzufolge soll Art. 4 lit. a der Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen (741.211.5) entsprechend angepasst werden.		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag: --			

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag: --			

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag: --			

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag: --			

¹ SR 0.741.531.951.4

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

Weitere Bemerkungen im Zusammenhang mit dem noch nicht in Kraft gesetzten Nachschulungsobligatorium gemäss Art. 16e SVG:

Wir gestatten uns einige Bemerkungen im Zusammenhang mit einer bereits beschlossenen Gesetzesrevision, die nicht Gegenstand des vorliegenden Revisionspakets ist, über deren Inkraftsetzung der Bundesrat aber mutmasslich in nicht allzu ferner Zukunft entscheiden will, nämlich das Nachschulungsobligatorium gemäss dem im Jahr 2012 beschlossenen Art. 16e SVG:

Wir bedauern, dass das Nachschulungsobligatorium nicht ebenso wie die Alkohol-Wegfahrsperren und die Datenaufzeichnungsgeräte wieder aus dem SVG gestrichen werden soll, und beantragen, dies bei nächster Gelegenheit nachzuholen. Wir sind überzeugt davon, dass das angedachte Nachschulungsobligatorium einer kritischen Kosten-Nutzen-Analyse ebenso wenig standhält wie eben Alkohol-Wegfahrsperren und die Black Boxes. Zum einen zweifeln wir die Wirksamkeit als nachhaltigen Beitrag für die Verkehrssicherheit wegen der Ausgestaltung als Obligatorium stark an. Andererseits sind bei der Umsetzung der Massnahme angesichts des sehr grossen Mengengerüsts an nachzuschulenden Verkehrsdelinquenten Kapazitätsengpässe bei den Kursangeboten absehbar, umso mehr als die Nachschulungen ja dezentral, in vielen verschiedenen Sprachen und in ausreichender (zeitlicher) Häufigkeit angeboten werden müssen, damit sich die Herausgabe der entzogenen Führerausweise nicht wegen der Unmöglichkeit eines zeitnahen Kursbesuchs hinauszögert. Die notwendigen Kursangebote werden unausweichlich zu sehr hohen Kurskosten führen, die auf die Kursteilnehmenden, die durch Bussen, Gebühren, Regressforderungen von Versicherungen, Fahreignungsabklärungskosten u.v.m. ohnehin schon arg gebeutelt sind, abgewälzt werden: Damit werden sich die Kostenfolgen für die Betroffenen sozial destabilisierend auswirken.

Das Nachschulungsobligatorium wirkt sich in allem konträr zu den Zielsetzungen anderer, politisch mehrheitsfähiger Vorstösse aus (wie z.B. Motion Graf-Litscher [17.3520] oder Motion Caroni [17.4317]). Aus all diesen Gründen wird beantragt, auf die erwähnte Massnahme zu verzichten und den Art. 16e SVG ersatzlos aufzuheben.

Weitere Bemerkungen im Zusammenhang mit Art. 89b lit. b und Art. 89g Abs. 4 und Abs. 6 SVG:

Aufgrund sich in jüngster Vergangenheit stellender Problematiken in der Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren wird beantragt folgende Artikel wie folgt zu ergänzen:

Art. 89b lit. b SVG

«Durchführung von Administrativ- und Strafverfahren **sowie Ordnungsbussenverfahren** gegen Fahrzeugführer im Strassenverkehr»

Art. 89g Abs. 4 SVG

«Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei **zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem** die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde.»

Art. 89g Abs. 6 SVG

Das ASTRA **und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können** Personen nach Abs. 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abrufverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen.



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 18. Dezember 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Mit Schreiben vom 12. August 2020 laden Sie uns zur Vernehmlassung zu Teilrevisionen des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01), des eidgenössischen Ordnungsbussengesetzes (SR 741.03) und von acht Verordnungen ein. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

Wir sind mit der Vorlage weitgehend einverstanden. Unsere Bemerkungen zu einzelnen vorgeschlagenen Änderungen entnehmen Sie bitte den beiliegenden Fragebogen.

Im Bereich des «automatisierten Fahrens» sind keine flankierenden Massnahmen vorgesehen. Davon ausgehend, dass das «automatisierte Fahren» die Fahrleistungen erhöhen wird, beantragen wir, dass konkrete Rahmenbedingungen festgelegt werden, um insbesondere sicherzustellen, dass die CO₂-Emissionen des Verkehrs auch bei einer Zunahme der Fahrleistung zielkonform sinken und die Ziele der Raumentwicklung erreicht werden.

Nach Art. 11 Abs. 2 Bst. e der eidgenössischen Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41; abgekürzt VTS) können «Lieferwagen» über total 9 Sitzplätze einschliesslich Führerin oder Führer verfügen. Nach dem unterbreiteten Vorschlag dürften herkömmliche «Lieferwagen» nur noch über 7 Plätze einschliesslich Führerin oder Führer verfügen. Damit sind erhebliche Beschränkungen bei den Feuerwehren verbunden, wo die Mehrheit der Feuerwehrleute lediglich über den Führerausweis der Kategorie B verfügt. Wir beantragen betreffend Art. 11 Abs. 2 Bst. e Ziff. 1 E-VTS die Schaffung einer Ausnahmeregelung für Fahrzeuge der Einsatzorganisationen (Feuerwehr, Polizei, Sanität, Zivilschutz, Militär) im Binnenverkehr, so dass für diese Einsatzzwecke (leichte) Lieferwagen bis 3,5 Tonnen weiterhin mit 9 Plätzen ausgerüstet werden können.



Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung

Bruno Damann
Präsident

Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Beilagen:

- ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes
- ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
svg@astra.admin.ch



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierung des Kantons St.Gallen Regierungsgebäude 9001 St.Gallen
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vorausgesetzt, dass damit keine übermässige Belastung der Strassen einhergeht.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Art und Umfang der Befreiung dürften dabei vom jeweiligen Automatisierungssystem abhängig sein. Da nach wie vor auch Verkehrsteilnehmer ohne Automatisierungssysteme (Motorfahrzeuge aber vor allem auch Fahrradfahrer und Fussgänger) verkehren, sind genaue Definitionen unabdingbar.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich spricht nichts dagegen. Die gesetzliche Regelung ist aber sehr abstrakt und es muss daher bei konkreten Bewilligungen klar festgelegt werden, welche Art von Automatisierungssystem in welchem Raum möglich und welche Sicherheitsmassnahmen zu treffen sind.		

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es muss derzeit vermutet werden, dass noch mehr Daten erhoben werden müssen, um die zu klärenden Fragen insbesondere bei Unfällen beantworten zu können. Von daher erscheint die Bestimmung mit der Aufzählung in Abs. 1 zu eng gefasst zu sein. Da aber die Funktionsweise solcher Systeme noch nicht bekannt ist, kann derzeit gar nicht definitiv gesagt werden, welche Art Daten zur Eruiierung, ob ein technisches oder menschliches Versagen Ursache des Ereignisses war, benötigt werden.</p> <p>Bei der Regelung in Abs. 3 Bst. c müsste auch klar geregelt werden, dass die Strafverfolgungsbehörden (Polizei und Staatsanwaltschaft) einen einfachen Zugang zu den Daten erhalten müssen. Es ist unklar, was mit «Vollzugsbehörden» gemeint ist bzw. diese Aufzählung ist nicht abschliessend. Zudem fehlen Richtlinien, wie und auf welche Weise die Daten aus dem Fahrmodusspeicher ausgelesen werden können. Es muss hier eine einfache, schnelle und kostengünstige Methode geben, ansonsten die Strafverfolgungsbehörden enorme Schwierigkeiten bei der Untersuchung von Strassenverkehrsunfällen haben werden, da davon auszugehen ist, dass bei der Einführung eines autonomen Fahrens die Lenker geltend machen werden, dass das System nicht korrekt funktioniert habe und sie dafür nicht verantwortlich gemacht werden können. Bei Abs. 3 müsste zusätzlich geregelt werden, dass auch Daten über Bremsen (autonom oder durch Lenkerin oder Lenker), Blinken usw. gespeichert werden müssen. Die Zeitdauer der Datenspeicherung ist ebenfalls nicht geregelt. Es erscheint klar, dass die Daten nicht auf unbeschränkte Dauer gespeichert werden müssen/dürfen. Es ist aber zweckmässig, die Daten für eine gewisse Zeitdauer (z.B. einen Monat) gespeichert zu haben, um auch Unfallgeschehen, die unter Missachtung von Meldepflichten zu untersuchen sind, abklären zu können.</p> <p>Ergänzend sollte festgehalten werden, dass die Strafverfolgungsbehörden alle Daten verwenden dürfen, die gespeichert sind. Dabei geht es einerseits um Daten, die ohne gesetzliche Pflicht, andererseits um Daten, die über die gesetzliche Aufbewahrungsfrist hinaus gespeichert werden. Können solche Daten nicht genutzt werden, kann und wird die Situation eintreten, dass die Strafverfolgungsbehörden zwar wissen (oder wissen könnten), was passiert ist, aber eine erfolgreiche Strafverfolgung nicht möglich ist. Eine Einschränkung der Datenverwendung stellte damit eine ungerechtfertigte Privilegierung derartiger Straftaten gegenüber anderen Delikten dar.</p>		

<p>7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen		
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Zudem ist der Umgang der Automobilhersteller mit den erhobenen Daten zu präzisieren. Ebenfalls gilt es zu regeln, ob und in welchem Umfang Fahrzeughersteller Daten von Einsatzfahrzeugen der Polizei erheben dürfen.</p>		

<p>8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen		
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Bestimmung ist allerdings zu offen formuliert. In welchem Bereich genau soll das ASTRA abweichende Bestimmungen erlassen können? Diese Formulierung bedeutete, dass das ASTRA gar Fahrten bewilligen könnte, ohne dass die einschlägigen Bestimmungen des SVG einzuhalten wären. Bei Unfällen bei solchen Versuchsfahrten würden sich straf- und haftungsrechtliche Fragen stellen. Sodann müssen bei Versuchen die übrigen Verkehrsteilnehmer Kenntnis über die Versuche haben.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Gegen einen grösseren Ermessensspielraum der Gerichte bei der Strafzumessung ist im Grundsatz nichts einzuwenden. Die vorgeschlagene Änderung von Art. 90 Abs. 3 SVG hat aber zur Folge, dass diese Bestimmung praktisch wirkungslos wird. Der Strafrahmen ist gegenüber Abs. 2 um ein Jahr höher, was in der Praxis aber nicht relevant sein dürfte, da es auch unter Abs. 3 in der Praxis keine Sanktionen gibt, die annähernd 3 Jahre Freiheitsstrafe betragen. Aus dieser Sicht könnte Abs. 3 auch gänzlich gestrichen werden, was aber dem ursprünglichen Sinn von «Via sicura» zuwiderlaufen würde. Es wäre zu begrüssen, wenn nach wie vor eine Mindestsanktion im Gesetz verankert wird, wobei es genügend erscheint, wenn diese 6 Monate Freiheitsstrafe beträgt. Darüber hinaus ergibt sich dann genügend Ermessensspielraum für die Gerichte. Ohne gesetzliche Mindeststrafe muss damit gerechnet werden, dass auch bei Geschwindigkeitsexzessen gemäss heutiger Raser-Norm wieder Sanktionen von deutlich unter 6 Monaten Freiheitsstrafe bzw. 180 Tagessätzen Geldstrafe ausgesprochen würden.</p> <p>Gemäss den Strafmassrichtlinien der SSK und diverser Kantone sind Geschwindigkeitsüberschreitungen knapp unter den Schwellenwerten von Art. 90 Abs. 4 Bst. a bis d SVG in der Regel mit «ab 120 TS» bzw. bis 180 TS zu bestrafen. Eine Mindeststrafe in Art. 90 Abs. 3 SVG von sechs 6 Monaten Freiheitsstrafe würde dort nahtlos anknüpfen und für ein stimmiges Ergebnis sorgen. Heute kann es vorkommen, dass im Grenzbereich von Art. 90 Abs. 2 und 3 SVG bereits wenige zusätzlich schneller gefahrene km/h zu einer höheren Strafe von sechs Monaten oder mehr führen können. Dies scheint unbefriedigend.</p> <p>Verkehrsregelverletzungen bei Dringlichkeitsfahrten, insbesondere Geschwindigkeitsüberschreitungen über den Schwellenwerten von Art. 90 Abs. 4 Bst. a bis d SVG, führen immer wieder zu Diskussionen und kantonal unterschiedlicher Handhabung. Entsprechend wäre eine Änderung von Art. 100 Ziff. 4 SVG wünschenswert. Denkbar wäre beispielsweise eine grundsätzliche Strafbefreiung, sofern keine unverhältnismässig grosse Gefahr geschaffen und die Dienstfahrt genügend vorsichtig durchgeführt wurde.</p>		

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Unter der Voraussetzung, dass weiterhin eine Mindeststrafe im Gesetz festgelegt wird. Vorgeschlagen wird eine Mindeststrafe von 6 Monaten.</p>		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Allenfalls wäre eine Senkung auf mindestens 12 Monate angemessen.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fußgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fußgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist nicht ersichtlich, wozu und aus welchem Grund es diese Kompetenz des ASTRA brauchen sollte.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

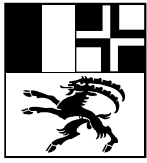
23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>					
<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:					

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>					
<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:					



Sitzung vom

1. Dezember 2020

Mitgeteilt den

2. Dezember 2020

Protokoll Nr.

1004/2020

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 6
3003 Bern

Per E-Mail (PDF und Word-Version) zustellen an: svg@astra.admin.ch

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. August 2020 erhalten die Kantone Gelegenheit, sich zu erwähntem Geschäft zu äussern. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Die uns zugesandte Dokumentation haben wir geprüft. Die Regierung begrüsst die in der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) und des Ordnungsbussengesetzes (OBG; SR 314.1) vorgeschlagenen Änderungen grösstenteils.

Nicht einverstanden sind wir insbesondere beim Umfang der Reduktion der Mindestentzugsdauer des Führerausweises von vierundzwanzig auf sechs Monate nach einem "Raserdelikt" von Ersttäterinnen oder Ersttätern (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG). Damit hebt sich die Massnahme nicht mehr deutlich von den übrigen Kategorien von Verkehrswiderhandlungen ab, weshalb zu befürchten ist, dass sie auch deutlich weniger abschreckend auf Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer wirkt.

Als vernünftigen Kompromiss erachten wir eine Mindestentzugsdauer von zwölf Monaten als zielführend.

Gleichzeitig teilen wir die Vorschläge in der Teilrevision zu einer Milderung der Strafe bei der qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung. Darüber hinaus besteht jedoch in diesem Punkt Handlungsbedarf bei dringlichen Dienstfahrten von Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugen. Die aktuelle Regelung ist unbefriedigend und für die Angehörigen der Blaulichtorganisationen unzumutbar. Es drängt sich deshalb eine Neuformulierung des entsprechenden Artikels auf. Wir beantragen deshalb für Art. 100 Ziff. 4 SVG anzupassen und verweisen diesbezüglich auf den beiliegenden Fragebogen.

Im Zusammenhang mit datenschutzrechtlichen Fragestellungen sind noch Präzisierungen und Ergänzungen notwendig. Für die detaillierten Bemerkungen verweisen wir ebenfalls auf den beiliegenden Fragebogen.

Bei der Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des SVG sind wir der Ansicht, dass die Förderung von alternativen Antriebsformen grundsätzlich zu begrüßen ist. Bei den Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses von Strassenfahrzeugen befürworten wir deshalb grundsätzlich, dass die Vorschriften der Europäischen Union (EU) zur Reduktion der CO₂-Emissionen und zur Verbesserung der Sicherheit von schweren Nutzfahrzeugen übernommen werden. Die Einführung von neuen, damit nicht übereinstimmenden und nur für den Binnenverkehr geltenden Regelungen lehnen wir hingegen ab. Abweichende technische Vorschriften im Schweizer Recht gegenüber den EU-Vorschriften führen voraussehbar zu erheblichen Vollzugsproblemen. Die Änderungen an den technischen Vorschriften für Fahrzeuge müssen im Einklang mit den Vorschriften der EU stehen. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes sind wir mehrheitlich einverstanden. Für die detaillierten Bemerkungen verweisen wir auf den beiliegenden Fragebogen.

Wir erlauben uns folgende vier Bemerkungen zu weiterem Revisionsbedarf im SVG:

1. Nachschulungspflicht gemäss Art. 16e SVG

Der Bundesrat wird in nicht allzu ferner Zukunft über die Inkraftsetzung des Nachschulungspflicht gemäss dem im Jahr 2012 beschlossenen Art. 16e SVG entscheiden. Das Nachschulungspflicht sollte ebenso wie die Alkohol-Wegfahrsperrungen und die Datenaufzeichnungsgeräte wieder aus dem SVG gestrichen werden. Es kann einer kritischen Kosten-Nutzen-Analyse ebenso wenig standhalten wie die Alkohol-Wegfahrsperrung oder die Datenaufzeichnungsgeräte. Wir bezweifeln dessen Wirksamkeit als nachhaltigen Beitrag für die Verkehrssicherheit wegen der Ausgestaltung als Pflicht. Bei der Umsetzung der Massnahme sind zudem wegen des sehr grossen Mengengerüsts an nachzuschulenden Verkehrsdelinquenten Kapazitätsengpässe bei den Kursangeboten absehbar. Dies umso mehr, als die Nachschulungen dezentral, in vielen verschiedenen Sprachen und in ausreichender (zeitlicher) Häufigkeit angeboten werden müssen, damit sich die Herausgabe der entzogenen Führerausweise nicht wegen der Unmöglichkeit eines zeitnahen Kursbesuchs hinauszögert. Das Nachschulungspflicht steht schliesslich alles in allem konträr zu den Zielsetzungen anderer, politisch mehrheitsfähiger Vorstösse (wie z.B. Motion Graf-Litscher [17.3520] oder Motion Caroni [17.4317]). Wir beantragen deshalb den Verzicht auf diese Massnahme und die ersatzlose Aufhebung von Art. 16e SVG.

2. Datenschutz im Strassenverkehrsgesetz

Die Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren hat in jüngster Vergangenheit zu datenschutzrechtlichen Problemen geführt. Wir beantragen deshalb, drei Artikel des SVG wie folgt zu ergänzen (Änderungen kursiv):

Art. 89b Bst. b SVG

Durchführung von Administrativ-, Straf- und *Ordnungsbussenverfahren* gegen Fahrzeugführer im Strassenverkehr.

Art. 89g Abs. 4 SVG

Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei *zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem die Personalien von*

Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde.

Art. 89g Abs. 6 SVG

Das ASTRA *und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können* Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abrufverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen.

3. Bundesrechtliche Regelung der privaten Ausnahmetransportbegleiter (ATB)

Im SVG soll analog der Regelung für die Gefahrgutbeauftragten eine Kompetenznorm geschaffen werden, welche den Bundesrat ermächtigt, mittels Verordnung eine schweizweit gültige Regelung für private Ausnahmetransportbegleiter (ATB) vorzusehen. Die ATB-Ausweise bzw. Bewilligungen sollten schweizweit gültig sein und ins Bundesrecht überführt werden. Die heutigen ATB-Standardauflagen für Ausnahmetransportbegleiter sollen mittels Bundesverordnung zu einem harmonisierten, schweizweiten Standard erhoben werden. Das würde mitunter den Berufsstand der privaten Ausnahmetransportbegleiter stärken, die Administration vereinfachen und Rechtssicherheit und Beständigkeit für die Transportbranche und die Kontrollbehörden schaffen.

4. Massnahmen zur Lärmbekämpfung im Strassenverkehr

Die Behörden stehen vor immer grösser werdenden Herausforderungen zur Bekämpfung der Lärmproblematik im Strassenverkehr, welche durch illegale und manipulierte Fahrzeugteile wie Auspuffanlagen geschaffen wird. Dabei bestehen zahlreiche Gesetzeslücken und Unklarheiten. Es fehlen klare gesetzliche Grundlagen und Vorgaben für Lärmmessung sowie Messmittel, und die Sanktionen sind kaum abschreckend. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Eine wirkungsvolle präventive Massnahme könnte in diesem Bereich kurzfristig eingeführt werden: Zur Lärmbekämpfung könnte eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, welche es den Administrativbehörden ermöglicht, fehlbaren Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von manipulierten Abgasanlagen den Führerausweis im Sinne eines Warnungsentzugs zu entziehen. Zudem könnte die Polizei beauftragt

werden, Führerausweise sofort abzunehmen. Diese Möglichkeit bestand früher einmal in Art. 54 Abs. 3a SVG. Hiermit könnte eine wirksame präventive Wirkung erzielt werden.

Abschliessend danken wir Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Chr. Rathgeb

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Beilagen:

- Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes
- Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Kanton Graubünden, vertreten durch die Regierung
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Zustimmung erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Änderungen an den technischen Vorschriften (Dimensionen, Gewichte) für Fahrzeuge im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann?
(Art. 25a Abs. 2 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung lässt sich in ihrer Tragweite noch nicht abschätzen. Dass im Strassenverkehr zukünftig Fahrzeuge verkehren, deren Lenkerinnen und Lenker einen unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad aufweisen dürfen, stellt in verschiedener Hinsicht eine sehr grosse Herausforderung dar. Es müssen klare und nachvollziehbare Vorgaben erarbeitet werden.</p>
--	--

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können?
(Art. 25a Abs. 3 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
(Art. 25a Abs. 4 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
(Art. 25b E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es fehlt eine Regelung für die Herausgabe der Daten an die Strafverfolgungsbehörden in Strafverfahren oder bei Verkehrsunfällen. Die vom Fahrmodusspeicher aufge-</p>
--	--

<p>zeichneten Daten müssen auch den Vollzugsbehörden zugänglich sein und von diesen ausgelesen werden können. Es ist sicherzustellen, dass der Vorschlag den datenschutzrechtlichen Grundsätzen entspricht (Gesetzmässigkeitsprinzip, Zweck der Datenerhebung und Weitergabe). Darüber hinaus fehlt eine gesetzliche Pflicht der Fahrzeughersteller, die in Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten den Strafverfolgungsbehörden auf deren Anordnung zur Verfügung zu stellen.</p>
--

<p>7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aus unserer Sicht ist die Frage unklar: Art. 25c oben bezieht sich eher auf Art. 25b (Fahrmodusspeicher) anstatt auf Artikel 25a Abs. 3. Diese Bestimmung unklar formuliert und bedarf einer Konkretisierung. Was bedeutet "Der Datenschutz ist zu gewährleisten". Der Titel der Bestimmung ist ebenfalls unklar. Besser wäre wohl von "Sicherheit" oder "Zugriff" auf die Daten zu sprechen.</p>		

<p>8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Versuche sollten nach einheitlichen Kriterien bewilligt und im Hinblick auf spätere rechtliche Regelungen einheitlich ausgewertet werden. Vor diesem Hintergrund besteht eine gewisse Zurückhaltung gegenüber einer Lösung, die Versuche mit "regionalem Charakter" pauschal an die Kantone delegiert.</p>		

<p>9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die vorgeschlagene Änderung ist zu begrüßen. Durch die Beschränkung des richterlichen Ermessens gemäss dem bisherigen Wortlaut von Art. 90 Abs. 3 respektive 4 SVG wurden die Betroffenen teilweise viel härter angefasst, als es unter dem Aspekt des Verschuldens oder der Verkehrsgefährdung bzw. unter spezialpräventiven Aspekten angezeigt gewesen wäre. Darüber hinaus besteht in diesem Punkt Handlungsbedarf bei dringlichen Dienstfahrten von Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugen. Aufgrund der Vorgaben kam es vereinzelt zu ungerechtfertigten Verurteilungen von Angehörigen der Blaulichtorganisationen, die in Erfüllung ihrer Aufgabe eine dringliche Dienstfahrt durchführen mussten. Die aktuelle Regelung ist unbefriedigend und für die Angehörigen der Blaulichtorganisationen unzumutbar. Es drängt sich deshalb eine Neuformulierung des entsprechenden Artikels auf. Wir beantragen deshalb für Art. 100 Ziff. 4 SVG neu folgenden Wortlaut: "Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, sofern er die nötige Vorsicht walten lässt und die erforderlichen Warnsignale abgibt; die Abgabe der		

	Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe entgegensteht. Hat der Fahrzeugführer durch seine Verkehrsregelverletzung eine zum Einsatzzweck unverhältnismässig grosse Gefahr geschaffen, so ist die Dienstfahrt strafmildernd zu berücksichtigen."
--	--

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird?
(Art. 90 Abs. 3 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Im Vergleich mit anderen Mindeststrafen, die das Strafrecht für Verbrechen oder Vergehen vorsieht, erscheint die bislang geltende Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines "Raserdelikts" unverhältnismässig.

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)?
(Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Mit einer Mindestentzugsdauer von 6 statt 24 Monaten hebt sich das Raserdelikt nicht mehr so deutlich von den übrigen Kategorien von Verkehrswiderhandlungen ab, weshalb zu befürchten ist, dass diese zu milde Massnahme auch deutlich weniger abschreckend auf Fahrzeugführer wirkt. Als vernünftigen Kompromiss sähen wir eine Mindestentzugsdauer von 12 Monaten.

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss?
(Art. 65 Abs. 3 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben?

<i>(Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? <i>(Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? <i>(Art. 2 Abs. 2 E-SVG)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? <i>(Art. 6a Abs. 2 E-SVG)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen		
---	--	--

Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Bestimmungen sind derzeit lückenhaft. Heute fallen zahlreiche Widerhandlungen, die in Verwendung von Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft begangen werden, unter die allgemeinen Vergehenstatbestände. Das entspricht nicht dem geschaffenen Gefahrenmoment und ist unverhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

--	--

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Strassen
3003 Bern

2. Dezember 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. August 2020 wurden die Kantone eingeladen, zum Entwurf der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen Stellung zu nehmen. Wir danken dafür und nehmen die Gelegenheit gerne wahr.

Wir begrüssen die Änderungen grundsätzlich, lehnen aber einige davon ab oder haben zusätzliche Bemerkungen. Wir verweisen diesbezüglich auf die beiliegenden ausgefüllten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Markus Dieth
Landammann

Vincenza Trivigno
Staatsschreiberin

Beilagen

- Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes
- Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Kopie

- svg@astra.admin.ch



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Aargau Regierungsgebäude 5001 Aarau
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die vorgeschlagene Regelung ist aus strafrechtlicher Sicht unvollständig und sollte wie folgt ergänzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist ausdrücklich festzuhalten, dass die erhobenen und gespeicherten Daten unveränderbar sein müssen. - Es ist ausdrücklich festzuhalten, wie lange die erhobenen und gespeicherten Daten mindestens verfügbar sein müssen. - Es ist ausdrücklich festzuhalten, dass sämtliche Daten zwingend mit einem verifizierten Zeitstempel versehen und mit einer Ortsangabe verknüpft sein müssen. <p>Aus praktischer Sicht wäre es zudem sehr hilfreich, wenn das Datenformat einheitlich vorgegeben würde, ansonsten sich die Strafverfolgungsbehörden mit vielen unterschiedlichen Datenformaten auseinandersetzen müssen.</p> <p>Für die Strafverfolgungsbehörden ist es zudem zwingend notwendig, dass sie im Ereignisfall auf strukturierte Daten der Fahrzeugsteuergeräte zugreifen kann. Bei der Regelung des Datenzugangs durch die Vollzugsbehörden auf Verordnungsstufe sind daher die Unfallfachstellen der Kantone anzuhören.</p>		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Mindeststrafe soll beibehalten, und mindestens auf 6 Monate festgesetzt werden. Damit wird der allgemeinen Gefahr krasser Verkehrsregelverletzung auch im Gesetz Rechnung getragen und gleichzeitig wird ausreichend Raum geschaffen, um auf die konkrete Widerhandlung sachgerecht eingehen zu können im Rahmen der Festlegung des Strafmasses.		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Mit einer Reduktion der Mindestentzugsdauer ist der Kanton Aargau einverstanden. Wir beantragen jedoch eine Mindestentzugsdauer von 12 Monaten und nicht von 6 Monaten. Gemäss aktueller Praxis des Strassenverkehrsamts des Kantons Aargau werden heute bereits bei massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen, welche noch nicht unter den Rasertatbestand fallen, Warnungsentzüge von bis zu 7 Monaten ausgesprochen. Würde der Rasertatbestand eine Mindestentzugsdauer von 6 Monaten vorsehen, würde sich dieser nicht mehr so deutlich von den übrigen Verkehrswiderhandlungen abheben und es wäre zu befürchten, dass die deutlich mildere Massnahmenpraxis auch weniger abschreckend wirken würde. Sinn und Zweck eines separaten Rasertatbestands wäre fraglich. Auch müsste bei Einführung einer Mindestentzugsdauer von nur 6 Monaten nach einem Raserdelikt die Praxis zu der aktuellen Dauer der Warnungsentzüge der übrigen Verkehrswiderhandlungen abgeschwächt werden, damit diese noch in einem vernünftigen Verhältnis zum Rasertatbestand stünden. Ob dies der Verkehrssicherheit zugutekäme, ist fraglich. Weiter ist darauf hinzuweisen, dass keine Änderung von Art. 16d Abs. 3 lit. b SVG geplant ist. In diesem wird festgehalten, dass einer Person, welche innert 5 Jahren		

	nach einem Raserdelikt erneut ein solches begeht, der Führerausweis für immer (dies bedeutet für mindestens 5 Jahre) entzogen wird. Der Ersttäter erhält demnach 6 Monate Führerausweisentzug und der Wiederholungstäter direkt 5 Jahre. Hier fehlt es ebenfalls an der Verhältnismässigkeit und es müsste allenfalls auch eine Anpassung von Art. 16d Abs. 3 lit. b SVG geprüft werden, welcher aktuell keinen Spielraum zulässt.
--	--

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf**4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot**

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches
Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Frau Simonetta Sommaruga
Bundespräsidentin
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Frauenfeld, 24. November 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf für eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01), des Ordnungsbussengesetzes (OBG; SR 314.1) und von acht Verordnungen und teilen Ihnen mit, dass wir mit den Vorlagen mehrheitlich einverstanden sind. Wir bitten Sie indessen, unsere nachfolgenden Bemerkungen und unsere Ausführungen in den beiden Fragebogen bei den weiteren Rechtsetzungsarbeiten zu berücksichtigen.

Zusätzlich zu den in der vorliegenden Vernehmlassung vorgeschlagenen Aufhebungen von einzelnen Bestimmungen des SVG in der Fassung vom 15. Juni 2012, die noch nicht in Kraft gesetzt worden sind, beantragen wir Ihnen auch eine Aufhebung von Art. 16e SVG betreffend die Nachschulung bei einem Führerausweisentzug. Wir sind überzeugt, dass das angedachte Nachschulungsobligatorium einer kritischen Analyse von Kosten und Nutzen ebenso wenig standhält wie die vorgeschlagene Aufhebung der Datenaufzeichnungsgeräte und der Alkohol-Wegfahrsperrern (vgl. Art. 17a SVG). Zum einen zweifeln wir die Wirksamkeit als nachhaltigen Beitrag für die Verkehrssicherheit wegen der Ausgestaltung des Obligatoriums stark an. Andererseits sind bei der Umsetzung der Massnahme angesichts des wohl sehr grossen Mengengerüsts an Verkehrsdelinquentinnen und -delinquenten Kapazitätsengpässe bei den Kursangeboten absehbar. Dies gilt umso mehr, als die Nachschulungen dezentral in vielen verschiedenen Sprachen und in ausreichender zeitlicher Häufigkeit angeboten werden müssen, damit sich die Herausgabe der entzogenen Führerausweise nicht wegen der Unmöglichkeit eines zeitnahen Kursbesuchs hinauszögert. Die entsprechenden Kursangebote

2/2

werden zudem mit sehr hohen Kurskosten verbunden sein, die weder für die Kantone noch für die Kursteilnehmerinnen und -teilnehmer angebracht sind.

Aufgrund der sich in der Praxis stellenden Probleme bezüglich Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren beantragen wir zudem, weitere Bestimmungen des SVG wie folgt zu ändern:

Art. 89b lit. b

„Durchführung von Administrativ-, Straf- und Ordnungsbussenverfahren gegen Fahrzeugführer im Strassenverkehr.“

Art. 89g Abs. 4

„Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekannt geben. Sie dürfen der Polizei zudem die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde.“

Art. 89g Abs. 6

„Das ASTRA und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abrufverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge zustellen.“

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates


Der Staatsschreiber




Beilagen

- Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes
- Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Thurgau Regierungsgebäude 8510 Frauenfeld
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die neuen Bestimmungen dürfen allerdings nicht dazu führen, dass der Schwerverkehr von der Schiene auf die Strasse verlagert wird. Diese Gefahr besteht, wenn Fahrzeuge mit den neu zulässigen Höchstmassen und Gewichten nicht mehr auf die rollende Landstrasse (RoLa) verladen werden können. Zurzeit gelten gemäss Beförderungsbedingungen Maximallängen von 18.60 m, in Ausnahmefällen von 19.00 m. Fahrzeuge mit aerodynamisch optimierten Führerkabinen werden diese Vorgaben in Zukunft vermutlich überschreiten. Wir beantragen daher abzuklären, ob die Bedingungen der RoLa angepasst werden können, damit auch diese Fahrzeuge weiterhin auf der Schiene die Alpen durchqueren können. Es gilt im Übrigen zu beachten, dass abweichende technische Vorschriften gegenüber der EU Folgeprobleme nach sich ziehen könnten.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie die Diskussionen im Zusammenhang mit der Aufhebung des Automateneintrags aufgezeigt haben, wird es eine grössere Herausforderung darstellen, solche Massnahmen im Bereich der Führerausbildung umzusetzen. Ebenfalls ist darauf zu achten, dass internationale Regelungen weitgehend übernommen werden.		
4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich haben wir keine Einwände gegenüber dieser Bestimmung. Die gesetzliche Regelung ist aber sehr abstrakt, und es muss daher bei konkreten Bewilligungen klar festgelegt werden, welche Art von Automatisierungssystemen in welchem Raum möglich und welche Sicherheitsmassnahmen zu treffen sind.		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Gemäss dem aktuellen Kenntnisstand ist anzunehmen, dass noch mehr Daten erhoben werden müssen, um die zu klärenden Fragen insbesondere bei Unfällen beantworten zu können. Aus diesem Grunde erscheint die Bestimmung mit der Aufzählung in Abs. 1 zu eng gefasst. Da indessen die Funktionsweise solcher Systeme noch nicht bekannt ist, kann derzeit nicht definitiv gesagt werden, welche Art von Daten zur Eruiierung benötigt werden, ob ein technisches oder menschliches Versagen Ursache eines Ereignisses war.</p> <p>Bei der Regelung in Abs. 3 lit. c müsste auch klar normiert werden, dass die Strafverfolgungsbehörden (Polizei und Staatsanwaltschaft) einen einfachen Zugang zu den Daten erhalten. Es ist unklar, was mit „Vollzugsbehörden“ gemeint ist. Diese Aufzählung ist unseres Erachtens nicht abschliessend.</p> <p>Es fehlen zudem Richtlinien, wie und auf welche Weise die Daten aus dem Fahrmodusspeicher ausgelesen werden können. Es muss hierfür eine einfache, schnelle und kostengünstige Methode geben, ansonsten die Strafverfolgungsbehörden grosse Schwierigkeiten bei der Untersuchung von Strassenverkehrsunfällen haben werden. Es ist davon auszugehen, dass bei der Einführung eines autonomen Fahrens die Lenkerinnen und Lenker geltend machen werden, dass das System nicht korrekt funktioniert habe und sie dafür nicht verantwortlich gemacht werden können.</p> <p>In Abs. 3 müsste zusätzlich geregelt werden, dass auch Daten über das Bremsen (autonom oder durch die Lenkerin oder den Lenker), das Blinken usw. gespeichert werden müssen.</p> <p>Die Zeitdauer der Datenspeicherung ist ebenfalls nicht geregelt. Es erscheint klar, dass die Daten nicht auf unbeschränkte Dauer gespeichert werden dürfen. Es wäre aber zweckmässig, die Daten für eine gewisse Zeitdauer gespeichert zu haben, um auch Unfallgeschehen, die unter Missachtung von Meldepflichten zu untersuchen sind, abklären zu können.</p> <p>Ergänzend sollte festgehalten werden, dass die Strafverfolgungsbehörden alle Daten verwenden dürfen, die gespeichert sind. Können solche Daten nicht genutzt werden, wird die Situation eintreten, dass die Strafverfolgungsbehörden zwar wissen, was passiert ist, aber eine erfolgreiche Strafverfolgung nicht möglich ist. Eine Einschrän-</p>		

	<p>kung der Datenverwendung stellt damit eine ungerechtfertigte Privilegierung derartiger Straftaten gegenüber anderen Delikten dar.</p>
--	--

<p>7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung ist zu offen gefasst. In welchem Bereich genau soll das ASTRA abweichende Bestimmungen erlassen können?</p> <p>Dies würde bedeuten, dass das ASTRA Fahrten bewilligen könnte, ohne dass die einschlägigen Bestimmungen des SVG einzuhalten wären. Diesbezüglich würden sich straf- und haftungsrechtliche Fragen stellen, sollte es zu Unfällen bei solchen Versuchsfahrten kommen.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gegen einen erhöhten Ermessensspielraum der Gerichte bei der Strafzumessung ist nichts einzuwenden. Die vorgeschlagene Änderung von Art. 90 Abs. 3 SVG würde jedoch zur Folge haben, dass diese Bestimmung praktisch wirkungslos wird. Der Strafrahmen ist gegenüber Abs. 2 um ein Jahr höher, was allerdings nicht relevant sein dürfte, da es auch unter dem geltenden Abs. 3 in der Praxis keine Sanktionen gibt, die annähernd drei Jahre Freiheitsstrafe betragen. Aus dieser Sicht könnte Abs. 3 auch gänzlich gestrichen werden, was aber dem ursprünglichen Sinn von Via Sicura zuwiderlaufen würde. Es wäre zu begrüssen, wenn nach wie vor eine Mindestsanktion im Gesetz verankert wäre, wobei es als genügend erscheint, wenn diese sechs Monate Freiheitsstrafe beträgt. Ohne gesetzliche Mindeststrafe muss damit gerechnet werden, dass auch bei Geschwindigkeitsexzessen gemäss heutiger Raser-Norm wieder Sanktionen von deutlich unter sechs Monaten Freiheitsstrafe oder 180 Tagen Geldstrafe ausgesprochen würden.		
13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir stimmen diesem Vorschlag zu, unter der Voraussetzung, dass weiterhin eine Mindeststrafe im Gesetz festgelegt wird. Vorgeschlagen wird hier eine Mindeststrafe von sechs Monaten Freiheitsstrafe.		
14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Mit einer Mindestentzugsdauer von sechs statt von 24 Monaten nach einem „Raserdelikt“ hebt sich ein solches Delikt nicht mehr so deutlich von den übrigen Kategorien von Verkehrswiderhandlungen ab und es ist zu befürchten, dass die deutlich mildere Massnahmenpraxis, die mit der vorgesehen Änderung notgedrungen einhergehen würde, auch deutlich weniger abschreckend auf Fahrzeugführerinnen und -führer wirkt.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Weder aus der geplanten Gesetzesbestimmung noch aus den Erläuterungen kann entnommen werden, wozu und aus welchen Gründen es diese Kompetenz des ASTRA braucht.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

numero			Bellinzona
6547	fr	0	9 dicembre 2020
Repubblica e Cantone Ticino Consiglio di Stato Piazza Governo 6 Casella postale 2170 6501 Bellinzona telefono +41 91 814 43 20 fax +41 91 814 44 35 e-mail can-sc@ti.ch			Repubblica e Cantone Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

trasmessa per email: svg@astra.admin.ch

Procedura di consultazione concernente la Revisione parziale della Legge sulla circolazione stradale, della Legge sulle multe disciplinari e di otto Ordinanze

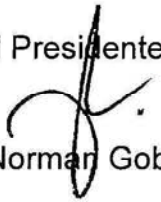
Gentili signore,
Egregi signori,

abbiamo ricevuto la vostra lettera del 12 agosto 2020 in merito alla summenzionata procedura di consultazione e, ringraziando per l'opportunità che ci viene offerta di esprimere il nostro giudizio, formuliamo le nostre osservazioni per il tramite degli allegati questionari.

Vogliate gradire, gentili signore ed egregi signori, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:


Norman Gobbi

Il Cancelliere:


Arnoldo Coduri

Allegati:

- questionari

Copia per conoscenza a:

- Dipartimento delle istituzioni (di-dir@ti.ch);
- Segreteria generale del Dipartimento delle istituzioni (di-sg.ap@ti.ch);
- Sezione della circolazione (di-sc.direzione@ti.ch);
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch);
- Pubblicazione in Internet.



Revisione parziale della legge sulla circolazione stradale e della legge sulle multe disciplinari

(suddivisione analoga a quella del rapporto esplicativo)

Parere presentato da:

<input checked="" type="checkbox"/> Cantone <input type="checkbox"/> Associazione <input type="checkbox"/> Organizzazione <input type="checkbox"/> Altri
Mittente: Consiglio di Stato Del Cantone Ticino 6500 Bellinzona
Importante: Inviare il parere in formato Word e PDF entro il 12.12.2020 al seguente indirizzo e-mail: svg@astra.admin.ch

1. Promozione di tecnologie ecologiche

1. Accettate la proposta di inserire una disposizione nella LCStr che conceda al Consiglio federale la facoltà di autorizzare a livello di ordinanza, per motivi di tutela ambientale, il superamento delle dimensioni e dei pesi massimi consentiti di cui all'articolo 9 capoverso 1 LCStr, purché non venga incrementata la capacità di carico? <i>(art. 9 cpv. 2^{bis} P-LCStr)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: a condizione che le modifiche alle norme tecniche (dimensioni, peso) per i veicoli siano conformi alle norme UE.		

2. Guida autonoma

2. Approvate la definizione di veicoli a guida autonoma? (art. 25a cpv. 1 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

3. Accettate la proposta di autorizzare il Consiglio federale a esentare i conducenti di veicoli a guida autonoma dagli obblighi di controllo del veicolo ai sensi dell'articolo 31 capoverso 1 LCStr? (art. 25a cpv. 2 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: di principio siamo favorevoli, anche se la mancanza dei dettagli non permette una valutazione definitiva.		

4. Acconsentite che il Consiglio federale stabilisca i requisiti di immatricolazione necessari affinché i veicoli a guida autonoma che non necessitano di conducente possano essere autorizzati su determinati tratti? (art. 25a cpv. 3 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

5. Approvate le condizioni quadro menzionate nell'articolo 25a capoverso 4 (sicurezza stradale, elaborazione da parte dei sistemi di automazione di dati rilevati da terzi) relative alle competenze del Consiglio federale proposte nell'articolo 25a capoversi 2 e 3? (art. 25a cpv. 4 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

6. Approvate le condizioni quadro menzionate nell'articolo 25b (registratore di modalità di guida) relative alle competenze del Consiglio federale proposte nell'articolo 25a capoversi 2 e 3? (art. 25b P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

7. Approvate le condizioni quadro menzionate nell'articolo 25c (protezione dei dati) relative alle competenze del Consiglio federale proposte nell'articolo 25a capoversi 2 e 3? (art. 25c P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

8. Acconsentite alla possibilità per l'Ufficio federale delle strade (USTRA) di autorizzare deroghe alle disposizioni vigenti per lo svolgimento di esperimenti di durata limitata con veicoli a guida autonoma? (art. 25d P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: è fondamentale che gli esperimenti siano autorizzati sulla base di criteri uniformi e vengano valutati in modo uniforme. Per questo motivo vi invitiamo a rivalutare la possibilità di delegare ai Cantoni l'autorizzazione di esperimenti che non superano i confini regionali. Qualora si decidesse di mantenere la delega è indispensabile fissare con precisione requisiti, procedure e criteri di valutazione.		

9. Accettate la proposta di autorizzare l'USTRA a concedere contributi per la promozione di soluzioni innovative? (art. 105 ^{bis} P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

3. Attuazione di interventi parlamentari

3.1 Mozione 15.3574 – Annullamento della licenza di condurre in prova

10. Accettate la proposta di prevedere la proroga del periodo di prova dopo la prima infrazione e l'annullamento della licenza dopo la seconda solo per infrazioni medio gravi e gravi di titolari di una licenza di condurre in prova? (art. 15a cpv. 3 e 4 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

3.2 Mozione 13.3572 – Riduzione e aumento del peso totale dei veicoli utilitari

11. Accettate la proposta di consentire al titolare di modificare in qualsiasi momento il peso totale del proprio veicolo o rimorchio (nei limiti del peso garantito) presso le autorità esecutive cantonali? (art. 9 cpv. 2 ^{bis} e 3 ^{bis} P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
<p>Osservazioni / Proposta di modifica:</p> <p>lo scopo della proposta è chiaro: la tassa sul traffico pesante deve essere calcolata in base al carico trasportato e non in base al peso massimo ammesso. I vantaggi economici per il settore sono evidenti.</p> <p>Attiriamo però l'attenzione su alcuni aspetti problematici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indiscutibile aumento del lavoro per l'autorità di immatricolazione. - Riduzione delle entrate dovute alla Tassa sul traffico pesante. - Soluzione abbastanza pesante per i detentori dal punto di vista amministrativo (maggior burocrazia). <p>Riteniamo quindi che, sfruttando l'esistente sistema di controllo per la tassa sul traffico pesante, vi siano soluzioni digitali più semplici, meno burocratiche e che soddisfino meglio le esigenze dei detentori.</p>		

3.3 Mozione 17.3632 – Adeguamento di «Via sicura»

3.3.1 Provvedimenti in materia di guida spericolata

12. Accettate la proposta di concedere ai tribunali penali un maggiore margine discrezionale nel giudicare i «reati di guida spericolata»? (art. 90 cpv. 3 e 4 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

13. Accettate la proposta di abrogare la pena minima di un anno di detenzione per il «reato di guida spericolata»? (art. 90 cpv. 3 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

14. Accettate la proposta di prevedere per chi incorre per la prima volta nel «reato di guida spericolata» la revoca della licenza di condurre per almeno sei mesi (e non più per almeno 24 mesi)? (art. 16c cpv. 2 lett. a ^{bis} P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
<p>Osservazioni / Proposta di modifica:</p> <p>La proposta prevede di ridurre a 6 mesi (anziché 24) la durata minima della revoca della licenza per reato di guida spericolata.</p> <p>Questa riduzione sminuisce la portata del reato, non permettendo più una chiara distinzione con altre infrazioni meno gravi. Ad esempio un eccesso di velocità di 25 km/h, 75 sul 50, in caso di infrazione medio-grave (es. 81 su 60 in località) nei 5 anni precedenti, viene sanzionato con 6 mesi di minimo legale.</p> <p>Il rischio è quindi di avere un ridimensionamento generalizzato della prassi applicata per le altre infrazioni minori.</p> <p>La necessità di modificare la legge per ridurre il minimo legale è indubbia.</p> <p>Per i motivi sopra citati riteniamo però che una soluzione di compromesso di 12 mesi tenga meglio conto delle varie esigenze.</p> <p>Si segnala inoltre che la modifica dell'art. 16c cpv. 2 lett a^{bis} dovrebbe in ogni caso comportare a nostro parere un adeguamento dell'art. 16d cpv. 3 lett. b.</p>		

3.3.2 Regresso obbligatorio delle assicurazioni di responsabilità civile per veicoli a motore

15. Accettate la proposta di non obbligare più l'assicuratore a esercitare l'azione di regresso sul conducente che abbia provocato un danno per aver guidato in stato di ebbrezza o di inattitudine o aver commesso un «reato di guida spericolata»? (art. 65 cpv. 3 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

3.3.3 Etilometri blocca-motore e apparecchi di registrazione dei dati (scatole nere o black box)

16. Accettate la proposta di abrogare la base legale per rendere obbligatorio l'utilizzo di apparecchi di registrazione dei dati (scatole nere) riconosciuti dopo l'accertamento di determinati reati per eccesso di velocità? (art. 17a; in particolare cpv. 1; art. 99 cpv. 1 lett. h-j P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

17. Accettate la proposta di abrogare il riferimento normativo per rendere obbligatorio l'utilizzo di etilometri blocca-motore in seguito a determinati reati di guida in stato di ebbrezza? (art. 17a, in particolare cpv. 2; art. 99 cpv. 1 lett. h-j P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

4 Ulteriori modifiche

4.1 Deroghe al divieto di circolazione notturna e domenicale

18. Accettate la proposta di esplicitare la facoltà del Consiglio federale di stabilire deroghe al divieto di circolazione notturna e domenicale? (art. 2 cpv. 2 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: Accettiamo la proposta nella misura in cui il nuovo articolo si limita a sopperire alla mancanza di una copertura legale formare, esplicitando la possibilità di "stabilire eccezioni" al divieto di circolazione notturna e domenicale, senza prevedere un'estensione delle stesse.		

4.2 Configurazione dei passaggi pedonali

19. Accettate la proposta di abrogare l'obbligo per il Consiglio federale di emanare prescrizioni riguardanti «l'assetto e le caratteristiche» dei passaggi pedonali? (art. 6a cpv. 2 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

4.3 Deroghe al divieto di svolgere gare di velocità su circuito

20. Accettate la proposta di estendere la competenza del Consiglio federale di prevedere deroghe al divieto di svolgere gare di velocità su circuito e di renderle autorizzabili? (art. 52 cpv. 1 e 2 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: La proposta viene accettata in quanto l'articolo dell'Ordinanza che prevede le eccezioni non viene modificato. Di conseguenza l'unico tipo di manifestazione motoristica in circuito che può attualmente essere autorizzata (deroga già fissata a livello di Ordinanza) restano le gare di formula E.		

4.4 Sanzioni penali per infrazioni con veicoli di potenza o velocità minime

21. Accettate la proposta di prevedere per le infrazioni con veicoli a motore di potenza o velocità minime sostanzialmente solo una «multa» (fino a 10 000 CHF) e non più una «sanzione pecuniaria o detentiva»? (art. 99a P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

4.5 Competenza dell'USTRA di disporre in casi specifici deroghe a singole disposizioni

22. Accettate la possibilità per il Consiglio federale di autorizzare l'USTRA, mediante ordinanza, a disporre deroghe a singole disposizioni di ordinanza in casi specifici? (art. 106 cpv. 2 ^{bis} P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

4.6 Competenza del Consiglio federale di stipulare trattati internazionali

23. Acconsentite alla possibilità per il Consiglio federale di stipulare con altri Stati (ad es. UK) accordi analoghi a quello concluso con il Principato del Liechtenstein ¹ ? (art. 106a cpv. 1 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

¹ RS 0.741.531.951.4

24. Acconsentite alla possibilità per il Consiglio federale di approvare o proporre modifiche a determinati accordi internazionali elencati nella LCStr nonché a trattati internazionali sul traffico transfrontaliero di veicoli a motore? La competenza riguarda questioni che lo stesso Consiglio federale può disciplinare a livello di ordinanza (nazionale). (art. 106a cpv. 2 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

4.7 Estensione della responsabilità del titolare per le multe disciplinari alle persone giuridiche (modifica della legge del 18 marzo 2016 sulle multe disciplinari)

25. Accettate la proposta di estendere alle persone giuridiche la responsabilità del titolare per le multe disciplinari? (art. 7 cpv. 1 P-LMD)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

Osservazioni supplementari relative al capitolo «Adeguamento Via Sicura»

Fra le norme già approvate ma non ancora messe in vigore vi sono quelle relative agli etilometri blocca-motore e agli apparecchi di registrazione dei dati (scatole nere), ma anche quella concernente l'obbligo di corsi di formazione complementare per le persone a cui è stata revocata la licenza di condurre (art. 16e).

Mentre nella presente consultazione, alle domande 16 e 17, si propone l'abrogazione dell'art. 17a (base legale per l'introduzione degli etilometri e delle scatole nere), nulla si dice a proposito dell'obbligo dei corsi.

A nostro parere anche in questo caso il rapporto costi-benefici è negativo. Infatti da un lato vi sono seri dubbi che l'introduzione di questo obbligo abbia effetti positivi sulla sicurezza stradale. Dall'altro riteniamo che visto l'elevato numero di presumibili partecipanti e la necessità di offrire tempestivamente un numero sufficiente di corsi, è facile prevedere grosse difficoltà operative e mancanza di risorse.

Di conseguenza riteniamo che l'art. 16e possa essere abrogato (continuando con la soluzione attualmente in vigore di corsi su base volontaria, a fronte di una riduzione della durata della revoca).

Réf. : 20_GOV_102

Lausanne, le 9 décembre 2020

Consultation fédérale Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances

Madame, Monsieur,

Le Conseil d'Etat vaudois vous remercie de l'associer à cette procédure de consultation et de lui permettre de donner ses observations dans le cadre de l'objet mentionné en titre.

Après examen du dossier, le Conseil d'Etat du Canton de Vaud a répondu aux questions relatives à cette consultation fédérale et les questionnaires vous sont remis en annexe.

Il est favorable aux objectifs principaux de cette modification, à savoir la promotion de l'utilisation de technologies respectueuses de l'environnement pour réduire les émissions de CO₂, la définition des principes relatifs à la conduite et à l'accroissement de la sécurité des conducteurs de vélos.

Il soutient également l'adaptation des mesures du programme Via sicura et souhaite, dans ce cadre, la suppression de l'obligation de suivre un cours d'éducation routière en cas de retrait du permis de conduire (art. 16e de la loi sur la circulation routière). En effet, de la même manière que l'éthylomètre anti-démarrage et les appareils d'enregistrement des données, la faisabilité et l'efficacité de cette mesure en tant que contribution durable à la sécurité routière ne sont pas démontrées.

En revanche, le Conseil d'Etat estime que la compétence de régler par voie d'ordonnance l'utilisation de véhicules équipés d'un système d'automatisation complète ne devrait pas être donnée au Conseil fédéral. Il est en effet aujourd'hui admis que les effets de la conduite automatisée ne sont pas les mêmes si celle-ci est introduite dans le cadre d'un usage individuel, d'un usage commercial au titre de service public, d'un usage commercial au titre de service privé, etc. Les conditions d'une circulation mixte (véhicules automatisés / véhicules traditionnels) notamment les implications concrètes pour le trafic traditionnel, les exigences en matière d'équipement/aménagement/entretien de la voirie et les implications sur les besoins en financement au niveau régional sont d'autres éléments ayant besoin d'être précisés, débattus et réglés dans leurs principes dans le cadre d'une loi, pour permettre au débat démocratique d'avoir lieu.

Cela étant, au vu du rythme fulgurant auquel le domaine de la conduite automatisé évolue et des difficultés à prévoir la tournure qu'il prendra, il peut admettre – de manière provisoire, par voie d'ordonnance – la création d'un moyen de régler l'homologation des véhicules équipés d'un système d'automatisation conditionnelle ou élevée utilisés à des fins d'expérimentation afin de pouvoir réagir rapidement aux développements à l'échelle internationale.

Enfin, il s'oppose à l'introduction de prescriptions relatives aux exigences techniques qui s'écartent des normes de l'Union européenne.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de nos sentiments distingués.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Nuria Gorrite

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

Annexes mentionnées

Copies

- SAN
- OAE



Questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Canton de Vaud, Département des institutions et du territoire
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

1. Acceptez-vous l'insertion dans la LCR d'une disposition selon laquelle le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée ? <i>(art. 9, al. 2^{bis}, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : A la condition que les modifications apportées aux prescriptions techniques (dimensions, poids) des véhicules soient conformes aux prescriptions de l'UE. Il faut également tenir compte des aspects suivants: <ul style="list-style-type: none">- Toute augmentation de la taille des véhicules peut nécessiter d'adapter à la hausse les gabarits et infrastructures des chaussées sur de nombreuses sections du réseau routier.- Outre les aspects financiers, les adaptations peuvent par nature être favorables à la vitesse de circulation et induire des emprises foncières supplémentaires, notamment des SDA et des zones de forêt en bordure de route, autant d'impacts négatifs sur l'environnement qui contre-balanceraient la mesure.		

2. Conduite automatisée

2. Approuvez-vous la définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation ? (art. 25a, al. 1, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : La définition introduite dans le projet est trop générale. Elle doit faire ressortir clairement le niveau d'autonomisation visé, à savoir les niveaux 3 et 4 tels que mentionnés dans le rapport		
3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule visé à l'art. 31, al. 1, LCR ? (art. 25a, al. 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Il ne paraît pas judicieux de régler par voie d'ordonnance les véhicules de niveau d'automatisation 4 (lorsqu'ils n'ont plus besoin de conducteur dans des cas particuliers) et 5. C'est en effet un défi considérable que des véhicules circulent sur les routes avec des conducteurs devant faire preuve d'un degré d'attention plus ou moins important.		
4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours ? (art. 25a, al. 3, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Il faut préciser que cet alinéa ne s'applique qu'aux véhicules de niveau 4 et pour des parcours d'essai définis		
5. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25a, al. 4 (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25a, al. 4, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Nous ne sommes pas certains de comprendre le sens de la notion de „traitement de données externes“ et si le système d'automatisation peut être amené ou non à traiter des données personnelles. Partant, il paraîtrait opportun de définir cette notion dans la loi ou dans l'ordonnance. L'on relève avec intérêt la proposition de certifier les systèmes d'automatisation en vue de garantir la fiabilité des données externes. A ce propos, la question se pose de prévoir une certification au sens l'art. 11 de la loi du 19 juin 1992 sur la protection		

	des données (LPD; RS 235.1), ce qui serait judicieux et pourrait figurer dans la loi à titre de renvoi.
--	---

6. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25b (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25b du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : L'art. 25b al. 3 let. A P-LCR prévoit que le Conseil fédéral règle l'enregistrement d'autres données que celles prévues à l'art. 25b al. 1 P-LCR. Il pourrait être précisé que le Conseil fédéral ne peut pas régler l'enregistrement de données sensibles ou issues d'un profilage.		

7. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25c (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25c du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Les systèmes d'automatisation étant en mesure d'effectuer du profilage, il conviendrait, cas échéant, d'encadrer dans la loi le recours à un tel processus en s'assurant que les dispositions légales en terme de protection des données sont suffisamment claires.		

8. Acceptez-vous que l'Office fédéral des routes (OFROU) puisse autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation ? (art. 25d du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : La présente révision soit uniquement l'occasion d'autoriser, voire d'inciter, le Conseil fédéral en collaboration avec les cantons et les communes intéressés à réaliser des expérimentations de la conduite automatisée, selon des règles à définir, dans un but d'apprentissage et de préparation d'une prochaine réglementation ad hoc. Le programme d'apprentissage basé sur des essais en conditions-réelles devrait être poursuivi et renforcé, de manière coordonnée à l'échelle nationale. Un accent particulier devrait être mis sur les effets sur l'environnement, sur le développement de nouvelles infrastructures de transport ainsi que sur la sécurité globale. La coordination et les échanges avec les démarches similaires engagées au niveau européen devraient être assurés dans la mesure du possible. A l'art. 25d al. 2 P-LCR, outre le respect de la sécurité routière, le respect des principes et règles de protection des données (not. en matière de traitement de		

	données externes) devrait, à notre sens, être assuré.
--	---

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ? (art. 105 ^{bis} du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Une clause de partage avec les autorités des informations / données d'utilité publique résultant des projets ayant bénéficié d'une contribution (obligation de renseigner).		

3. Mise en œuvre d'interventions parlementaires

3.1 Motion 15.3574 – Annulation du permis de conduire à l'essai

10. Acceptez-vous que désormais seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive ? (art. 15a, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.2 Motion 13.3572 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

11. Acceptez-vous que le détenteur puisse faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès de l'autorité d'exécution cantonale ? (art. 9, al. 2 ^{bis} et 3 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3 Motion 17.3632 – Adaptation du programme Via sicura

3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards

12. Acceptez-vous que les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les « délits de chauffard » ? (art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

13. Acceptez-vous que la peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, soit abrogée ?
(art. 90, al. 3, du projet LCR)

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

	Remarques / proposition d'amendement :
<p>Mais avec quelques réserves. Le projet prévoit une peine minimale de 3 jours-amende, ce qui nous paraît largement insuffisant. Il n'y aurait dès lors plus de véritable distinction entre le délit de l'art. 90 al. 2 LCR et le crime de l'art. 90 al. 3 et 4 LCR. Il paraît de surcroît douteux qu'une peine pécuniaire ait un effet préventif suffisant dans un tel contexte de délit de chauffard intentionnel.</p> <p>Partant, il nous paraît qu'un plancher, certes moins élevé qu'actuellement, soit nécessaire et nous proposons le libellé suivant:</p> <p><i>(...) est puni d'une peine privative de liberté de 4 ans au plus, le minimum de la peine privative de liberté étant applicable.</i></p>	

14. Acceptez-vous que le permis de conduire doive être retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois ?
(art. 16c, al. 2, let. a^{bis}, du projet LCR)

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
------------------------------	---	---

	Remarques / proposition d'amendement :
<p>Nous proposons 12 mois de retrait, compte tenu que, dans la pratique, en cas de 1ère infraction grave, 6 mois représente la sanction maximale (si pas d'antécédent).</p>	

3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

15. Acceptez-vous qu'en cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur ne soit plus tenu de se retourner contre la personne fautive ?
(art. 65, al. 3, du projet LCR)

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)

16. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès

de vitesse ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 1, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Nous prenons bonne note de cette abrogation qui simplifie la situation du point de vue de la protection des données. Les éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données soulevaient des questions du point de vue de la protection des données		

17. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 2, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Nous demandons également que l'art. 16e LCR – prévoyant l'obligation, pour le titulaire d'un permis de conduire, de suivre un cours d'éducation routière en cas de retrait du permis de conduire – soit abrogée. Cf. commentaire en fin de questionnaire		

4. Autres révisions nécessaires

4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

18. Acceptez-vous qu'il soit mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? (art. 2, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.2 Aménagement des passages pour piétons

19. Acceptez-vous que l'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons soit abrogée ? (art. 6a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

20. Acceptez-vous que la compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations		
--	--	--

soumises à autorisation soit étendue ? (art. 52, al. 1 et 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.4 Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales

21. Acceptez-vous que la peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales ne soit désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté ? (art. 99 du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.5 Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder au cas par cas des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance

22. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers ? (art. 106, al. 2 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

23. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein ¹ ? (art. 106a, al. 1, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

24. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale ? La compétence de conclure de tels traités couvre les objets que le Conseil fédéral est autorisé à régler lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national) (art. 106a, al. 2, du projet LCR)		
---	--	--

¹ RS 0.741.531.951.4

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.7 Extension de la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre aux personnes morales (modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre)

25. Acceptez-vous que la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre soit étendue aux personnes morales ? (art. 7, al. 1, du projet LAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

AUTRES REMARQUES :

Abrogation de l'art. 16 e LCR

La formation complémentaire obligatoire doit être supprimée de la LCR de la même manière que les éthylomètres anti-démarrage et les appareils d'enregistrement des données. Nous sommes convaincus que l'obligation de formation complémentaire ne résistera pas à une analyse coûts / bénéfices, pas plus que les éthylomètres anti-démarrage et les boîtes noires. D'une part, nous avons de sérieux doutes quant à son efficacité en tant que contribution durable à la sécurité routière en raison du caractère obligatoire. D'autre part, lors de l'application de cette mesure, compte tenu du très grand nombre de délinquants de la circulation, des goulets d'étranglement sont prévisibles dans l'offre de cours, d'autant plus que la formation complémentaire doit être proposée de manière décentralisée, dans de nombreuses langues différentes et avec une fréquence suffisante pour que la délivrance du permis de conduire retiré ne soit pas retardée en raison de l'impossibilité de participer rapidement au cours. Les offres de cours nécessaires entraîneront inévitablement des coûts très élevés, qui seront répercutés sur les participants alors que ceux-ci sont déjà durement touchés par les amendes, taxes, recours intentés par les assurances et autres coûts afférents à la détermination de l'aptitude à la conduite etc. : Les conséquences financières auront donc un effet socialement déstabilisant sur les personnes concernées. Nous pensons que l'obligation de formation complémentaire aura un effet globalement contraire aux objectifs d'autres initiatives susceptibles d'obtenir la majorité (comme la motion Graf-Litscher [17.3520] ou la motion Caroni [17.4317]). **Pour toutes ces raisons, nous vous demandons de renoncer à cette mesure et d'abroger l'art. 16e LCR sans le remplacer.**

Modifications des articles suivants :

Art. 89b let. b LCR :

«Exécution de procédures administratives et pénales ainsi que de procédures d'amendes d'ordre contre des conducteurs.»

Art. 89g al. 4 LCR

« Les autorités cantonales d'admission à la circulation peuvent communiquer à la police les données d'autorisation de conduire, les données de détenteurs et les données de véhicules en vue de l'exécution de procédures pénales et d'amendes d'ordre. Elles peuvent aussi communiquer à la police les données personnelles des conducteurs qui se sont vu retirer leur permis d'élève conducteur ou leur permis de conduire pour une durée indéterminée en raison d'une inaptitude à la conduite ou à titre préventif, jusqu'à détermination de l'aptitude à la conduite en cas de doutes sur celle-ci. »

Art. 89g al. 6 LCR

L'OFROU et les autorités cantonales d'admission à la circulation peuvent délivrer des extraits globaux aux personnes visées à l'al. 3 et aux services ayant accès aux données en ligne. (Art. 89e).

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
3003 Berne



Notre réf. BA
Votre réf. /

Date

Consultation relative à la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances

Madame la Conseillère fédérale,

Nous avons pris connaissance, avec intérêt, de votre projet cité en marge et vous remercions de nous avoir consultés à ce sujet.

Le Conseil d'Etat du canton du Valais salue majoritairement les modifications proposées. La position détaillée du canton du Valais ainsi que les remarques concernant différentes dispositions projetées figurent dans les questionnaires annexés.

En vous souhaitant bonne réception de notre détermination, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Le chancelier

Christophe Darbellay

Philipp Spörri

Annexes questionnaire relatif à la révision LCR / LAO et questionnaire relatif à la révision des ordonnances LCR
Copie à par courriel à svg@astra.admin.ch





Questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Canton du Valais Place de la Planta 3, Palais du Gouvernement 1950 Sion
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

1. Acceptez-vous l'insertion dans la LCR d'une disposition selon laquelle le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée ? <i>(art. 9, al. 2^{bis}, du projet LCR)</i>
<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : L'acceptation est soumise à la condition que les modifications apportées aux prescriptions techniques (dimensions, poids) des véhicules soient conformes aux prescriptions de l'UE.

2. Conduite automatisée

2. Approuvez-vous la définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation ? <i>(art. 25a, al. 1, du projet LCR)</i>
<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :

3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule visé à l'art. 31, al. 1, LCR ? (art. 25a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Il n'est pas possible d'évaluer la portée de cette disposition tant que nous ne savons pas à quoi ressembleront ces règlements. C'est un défi considérable que des véhicules circulent sur les routes avec des conducteurs devant faire preuve d'un degré d'attention plus ou moins important.		

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours ? (art. 25a, al. 3, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
5. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25a, al. 4 (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25a, al. 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

6. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25b (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25b du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

7. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25c (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25c du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

8. Acceptez-vous que l'Office fédéral des routes (OFROU) puisse autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation ? (art. 25d du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Les essais doivent être autorisés selon des critères uniformes et évalués de manière uniforme en vue de réglementations juridiques ultérieures. Dans ce contexte, il y a une certaine réticence à l'égard d'une solution qui délègue aux cantons les essais à «caractère régional». Le canton du Valais via son Service de la mobilité désire être intégré aux discussions concernant cette problématique.		

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ? (art. 105 ^{bis} du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Mise en œuvre d'interventions parlementaires

3.1 Motion 15.3574 – Annulation du permis de conduire à l'essai

10. Acceptez-vous que désormais seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive ? (art. 15a, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.2 Motion 13.3572 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

11. Acceptez-vous que le détenteur puisse faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès de l'autorité d'exécution cantonale ? (art. 9, al. 2 ^{bis} et 3 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Il faut noter les répercussions. Il y a une surcharge de travail pour les cantons dans les domaines de la technologie et de l'immatriculation ainsi que des répercussions sur les redevances sur le trafic (réduction du poids = moins de redevances sur le trafic).		

3.3 Motion 17.3632 – Adaptation du programme Via sicura

3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards

12. Acceptez-vous que les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les « délits de chauffard » ? (art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : En matière de sécurité routière, les sanctions et les mesures très sévères prises jusqu'à présent pour lutter contre les délits de chauffard ont certainement eu un effet. Toutefois, dans certains cas, les personnes concernées ont certainement été traitées plus sévèrement que ce qui aurait été approprié du point de vue de la faute ou de la mise en danger de la circulation ou sous certains aspects préventifs.		

13. Acceptez-vous que la peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, soit abrogée ? (art. 90, al. 3, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Cf. réponse à la question 12 Par rapport aux autres peines minimales prévues par le droit pénal pour les crimes ou les délits, la peine minimale actuelle d'un an d'emprisonnement pour avoir commis un « délit de chauffard » est certainement disproportionnée.		

14. Acceptez-vous que le permis de conduire doive être retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois ? (art. 16c, al. 2, let. a ^{bis} , du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Cf. réponse à la question 12 Avec une durée minimale de retrait de 6 mois au lieu de 24 mois après un «délit de chauffard», le délit de chauffard ne se distingue plus aussi clairement des autres catégories d'infractions routières et il est à craindre que la pratique des mesures nettement assouplie qui accompagnera inévitablement la modification proposée aura également un effet beaucoup moins dissuasif sur les conducteurs. En guise de compromis, le canton du Valais accepterait une durée de retrait minimale de 12 mois après un «délit de chauffard».		

3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

15. Acceptez-vous qu'en cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur ne soit plus tenu de se retourner contre la personne fautive ? (art. 65, al. 3, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)

16. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès de vitesse ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 1, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

17. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 2, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Autres révisions nécessaires

4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

18. Acceptez-vous qu'il soit mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? (art. 2, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.2 Aménagement des passages pour piétons

19. Acceptez-vous que l'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons soit abrogée ? (art. 6a, al. 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

20. Acceptez-vous que la compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations soumises à autorisation soit étendue ? (art. 52, al. 1 et 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.4 Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales

21. Acceptez-vous que la peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales ne soit désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté ? (art. 99 du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.5 Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder au cas par cas des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance

22. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers ? (art. 106, al. 2 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

23. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein ¹ ? (art. 106a, al. 1, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

24. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale ? La compétence de conclure de tels traités couvre les objets que le Conseil fédéral est autorisé à régler lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national) (art. 106a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.7 Extension de la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre aux personnes morales (modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre)

25. Acceptez-vous que la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre soit étendue aux personnes morales ? (art. 7, al. 1, du projet LAO)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

¹ RS 0.741.531.951.4

Autres remarques en lien avec l'obligation de formation complémentaire conformément à l'article 16e LCR non encore entré en vigueur:

Nous nous permettons de faire quelques remarques à propos d'une révision de la loi déjà décidée et qui ne fait pas l'objet du présent paquet de révision. Le Conseil fédéral se prononcera vraisemblablement dans un avenir proche sur son entrée en vigueur, à savoir l'obligation de formation complémentaire conformément à l'art. 16e LCR adopté en 2012 :

Nous regrettons que l'obligation de formation complémentaire ne soit pas supprimée de la LCR de la même manière que les éthylomètres anti-démarrage et les appareils d'enregistrement des données, et vous demandons de rattraper cela à la prochaine occasion. Nous sommes convaincus que l'obligation de formation complémentaire ne résistera pas à une analyse coûts / bénéfices, pas plus que les éthylomètres anti-démarrage et les boîtes noires. D'une part, nous avons de sérieux doutes quant à son efficacité en tant que contribution durable à la sécurité routière en raison du caractère obligatoire. D'autre part, lors de l'application de cette mesure, compte tenu du très grand nombre de délinquants de la circulation, des goulets d'étranglement sont prévisibles dans l'offre de cours, d'autant plus que la formation complémentaire doit être proposée de manière décentralisée, dans de nombreuses langues différentes et avec une fréquence suffisante pour que la délivrance du permis de conduire retiré ne soit pas retardée en raison de l'impossibilité de participer rapidement au cours. Les offres de cours nécessaires entraîneront inévitablement des coûts très élevés, qui seront répercutés sur les participants alors que ceux-ci sont déjà durement touchés par les amendes, taxes, recours intentés par les assurances et autres coûts afférents à la détermination de l'aptitude à la conduite etc. Les conséquences financières auront donc un effet socialement déstabilisant sur les personnes concernées.

Nous pensons que l'obligation de formation complémentaire aura un effet globalement contraire aux objectifs d'autres initiatives susceptibles d'obtenir la majorité (comme la motion Graf-Litscher [17.3520] ou la motion Caroni [17.4317]). Pour toutes ces raisons, nous vous demandons de renoncer à cette mesure et d'abroger l'art. 16e LCR sans le remplacer.

Autres remarques relatives aux articles 89b lettre b et 89g al. 4 et al. 6 LCR:

En raison de problèmes récents en cas de requête de données personnelles dans le cadre de procédures d'amendes d'ordre, nous demandons que les articles suivants soient modifiés comme suit:

Art. 89b lettre b LCR

«Exécution de procédures administratives et pénales **ainsi que de procédures d'amendes d'ordre** contre des conducteurs.»

Art. 89g al. 4 LCR

« Les autorités cantonales d'admission à la circulation peuvent communiquer à la **police les données d'autorisation de conduire, les données de détenteurs et les données de véhicules en vue de l'exécution de procédures pénales et d'amendes d'ordre. Elles peuvent aussi communiquer à la police** les données personnelles des conducteurs qui se sont vu retirer leur permis d'élève conducteur ou leur permis de conduire pour une durée indéterminée en raison d'une inaptitude à la conduite ou à titre préventif, jusqu'à détermination de l'aptitude à la conduite en cas de doutes sur celle-ci. »

Art. 89g al. 6 LCR

L'OFROU et **les autorités cantonales d'admission à la circulation peuvent** délivrer des extraits globaux aux personnes visées à l'al. 3 et aux services ayant accès aux données en ligne. (Art. 89e).



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel à : svg@astra.admin.ch
Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
Monsieur Stefan Huonder
3003 Berne

Procédure de consultation relative à la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances

Monsieur,

Le Conseil d'État a pris connaissance du projet de révision cité sous rubrique et vous remercie de lui donner la possibilité d'exprimer son avis sur les dispositions proposées.

Nous vous prions de noter que nous nous prononçons globalement en faveur du projet proposé et vous renvoyons aux remarques formulées dans les questionnaires annexés.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre position, nous vous prions de croire, Monsieur, à notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 9 décembre 2020

Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
M. MAIRE-HEFTI

La chancelière,
S. DESPLAND



Annexes : 2 questionnaires

NE



Questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur :

SCAN - Service cantonal des automobiles et de la navigation, 2043 Boudevilliers

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au **12.12.2020** à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

1. Acceptez-vous l'insertion dans la LCR d'une disposition selon laquelle le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée ?

(art. 9, al. 2^{bis}, du projet LCR)

OUI

NON

sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Il s'agit d'une adaptation par rapport au droit européen en vigueur depuis août 2019

2. Conduite automatisée

2. Approuvez-vous la définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation ?

(art. 25a, al. 1, du projet LCR)

OUI

NON

sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule visé à l'art. 31, al. 1, LCR ?

(art. 25a, al. 2, du projet LCR)

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :
Ceci permet de réagir plus rapidement aux développements technologique et de façon adéquate. Toutefois, il n'est pas possible d'évaluer la portée de cette disposition tant que nous ne savons pas à quoi ressembleront ces règlements. C'est un défi considérable que d'admettre que des véhicules puissent circuler sur les routes sans que le conducteur soit tenu responsable en cas de problème !

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours ?

(art. 25a, al. 3, du projet LCR)

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

5. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25a, al. 4 (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ?

(art. 25a, al. 4, du projet LCR)

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

6. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25b (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ?

(art. 25b du projet LCR)

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :
Il est effectivement important de savoir précisément au moment d'un événement quelle tâche de conduite était effectuée par le conducteur et le système d'automatisation

7. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25c (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25c du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : C'est indispensable pour éviter une action indésirable effectué par des tiers (piratage).		

8. Acceptez-vous que l'Office fédéral des routes (OFROU) puisse autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation ? (art. 25d du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Les essais doivent être autorisés selon des critères uniformes et évalués de manière uniforme en vue de réglementations juridiques ultérieures. Dans ce contexte, il y a une certaine réticence à l'égard d'une solution qui délègue aux cantons les essais à « caractère régional».		

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ? (art. 105 ^{bis} du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Mise en œuvre d'interventions parlementaires

3.1 Motion 15.3574 – Annulation du permis de conduire à l'essai

10. Acceptez-vous que désormais seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive ? (art. 15a, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Cette modification est très urgente		

--	--

3.2 Motion 13.3572 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

11. Acceptez-vous que le détenteur puisse faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès de l'autorité d'exécution cantonale ? (art. 9, al. 2 ^{bis} et 3 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3 Motion 17.3632 – Adaptation du programme Via sicura

3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards

12. Acceptez-vous que les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les « délits de chauffard » ? (art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : En matière de sécurité routière, les sanctions et les mesures très sévères prises jusqu'à présent pour lutter contre les délits de chauffard ont certainement eu un effet. Toutefois, dans certains cas, les personnes concernées ont certainement été traitées plus sévèrement que ce qui aurait été approprié du point de vue de la faute ou de la mise en danger de la circulation ou sous certains aspects préventifs. C'est au législateur de décider si du point de vue du contrevenant, l'assouplissement souhaitable de la marge d'appréciation d'imposer des sanctions et des mesures administratives peut être justifié au regard de la sécurité routière.		

13. Acceptez-vous que la peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, soit abrogée ? (art. 90, al. 3, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Cf. réponse à la question 12 Par rapport aux autres peines minimales prévues par le droit pénal pour les crimes ou les délits, la peine minimale actuelle d'un an d'emprisonnement pour avoir commis un « délit de chauffard » est certainement disproportionnée.		
14. Acceptez-vous que le permis de conduire doive être retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois ? (art. 16c, al. 2, let. a ^{bis} , du projet LCR)		

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

15. Acceptez-vous qu'en cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur ne soit plus tenu de se retourner contre la personne fautive ? <i>(art. 65, al. 3, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)

16. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès de vitesse ont été commis ? <i>(art. 17a, en particulier l'al. 1, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

17. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis ? <i>(art. 17a, en particulier l'al. 2, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Autres révisions nécessaires

4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

18. Acceptez-vous qu'il soit mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ?
(art. 2, al. 2, du projet LCR)

 OUI

 NON

 sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

4.2 Aménagement des passages pour piétons

19. Acceptez-vous que l'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons soit abrogée ?
(art. 6a, al. 2, du projet LCR)

 OUI

 NON

 sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

20. Acceptez-vous que la compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations soumises à autorisation soit étendue ?
(art. 52, al. 1 et 2, du projet LCR)

 OUI

 NON

 sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

4.4 Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales

21. Acceptez-vous que la peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales ne soit désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté ?
(art. 99 du projet LCR)

 OUI

 NON

 sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

--	--

4.5 Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder au cas par cas des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance

22. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers ? (art. 106, al. 2 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

23. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein ¹ ? (art. 106a, al. 1, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

24. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale ? La compétence de conclure de tels traités couvre les objets que le Conseil fédéral est autorisé à régler lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national) (art. 106a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.7 Extension de la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre aux personnes morales (modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre)

25. Acceptez-vous que la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre soit étendue aux personnes morales ?
--

¹ RS 0.741.531.951.4

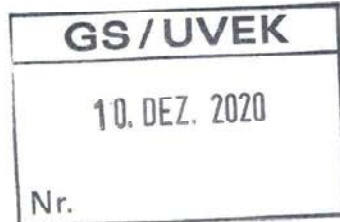
<i>(art. 7, al. 1, du projet LAO)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		



Genève, le 9 décembre 2020

Le Conseil d'Etat

6260-2020



Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication DETEC
Madame Simonetta Sommaruga
Présidente de la Confédération
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances : ouverture de la procédure de consultation

Madame la Présidente de la Confédération,

Notre Conseil a bien reçu votre lettre du 12 août 2020, par laquelle vous nous invitez à nous prononcer dans le cadre de la procédure de consultation citée en titre et il vous en remercie.

Après un examen attentif de l'ensemble des documents transmis, nous vous faisons parvenir ci-joint, le questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et de la loi sur les amendes d'ordre (LAO), lequel fait état de diverses observations particulières, ainsi que celui relatif à la révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision de la loi fédérale sur la circulation routière.

Notre Conseil salue de manière générale les modifications législatives proposées, notamment celles en lien avec les nouvelles technologies en matière automobile, la protection de l'environnement et la sécurité routière. Toutefois, notre Conseil estime qu'il n'est pas opportun qu'il existe des différences, voire une absence de conformité, entre les réglementations nationales et européennes. Cette problématique conduirait à de grandes difficultés d'application et ainsi à des complications quotidiennes pour tous les acteurs du système. Le DETEC souligne d'ailleurs dans son rapport explicatif que certains véhicules ne pourraient être utilisés qu'en Suisse, ce qui pourrait constituer un problème significatif pour un canton comme Genève dans lequel les échanges transfrontaliers sont constants.

Par ailleurs, dans le cadre du programme "Via sicura", notre Conseil considère qu'il s'avère primordial de conserver l'esprit ayant mené à l'adoption de ces dispositions légales. Si la quotité de la peine plancher d'une année peut être objectivement critiquée, elle ne devrait toutefois pas disparaître. Une peine minimum de 120 unités pénales semble indiquée et permettrait de marquer la gradation entre les alinéas 2 et 3 de l'article 90. Quant à l'alinéa 4 de cette disposition, il ne doit pas être modifié. Réduire son champ d'application aux seuls rodéos routiers enverrait un très mauvais signal en termes de sécurité routière et ruinerait les efforts entrepris pour que les automobilistes prennent conscience des dangers liés à la vitesse. Le bilan positif du programme, souligné dans le rapport explicatif, pourrait s'inverser avec un tel retour en arrière. Dans la même veine, nous ne sommes pas favorables à la

diminution de la durée minimale de retrait du permis de conduire de 24 à 6 mois pour le délit de chauffard. En effet, cette durée constituerait une mesure administrative insuffisamment dissuasive pour un chauffard, raison pour laquelle il nous paraît opportun d'opter pour une solution intermédiaire de 12 mois.

Ainsi, notre Conseil est favorable aux révisions proposées, sous réserve des modifications évoquées précédemment et développées dans les questionnaires ci-joints.

Nous vous remercions d'ores et déjà de l'attention que vous voudrez bien prêter aux observations de notre Conseil ainsi qu'aux documents annexes et nous vous prions de croire, Madame la Présidente de la Confédération, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti

La présidente :



Anne Emery-Torracinta



Questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Service administratif du Conseil d'Etat République et Canton de Genève Rue Hôtel-de-Ville 2 1204 Genève
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

1. Acceptez-vous l'insertion dans la LCR d'une disposition selon laquelle le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée ? <i>(art. 9, al. 2^{bis}, du projet LCR)</i>
<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :

2. Conduite automatisée

2. Approuvez-vous la définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation ? <i>(art. 25a, al. 1, du projet LCR)</i>
<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :

3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule visé à l'art. 31, al. 1, LCR ? (art. 25a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours ? (art. 25a, al. 3, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

5. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25a, al. 4 (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25a, al. 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

6. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25b (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25b du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

7. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25c (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25c du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

8. Acceptez-vous que l'Office fédéral des routes (OFROU) puisse autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation ? (art. 25d du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Les Transports publics genevois ("TPG") et l'État de Genève font partie du projet européen AVENUE 2020. Dans ce cadre, des essais de navettes autonomes ont été autorisés et sont actuellement en cours à Meyrin (GE) et Thônex (GE).</p> <p>Selon l'aide-mémoire de l'OFROU daté du 4 décembre 2018 relatif à la réalisation de projets pilotes, le régime actuel prévoit que la demande d'autorisation de procéder à des essais "n'est acceptable qu'en présence de <u>connaissances nouvelles</u> dont l'acquisition passe obligatoirement par l'utilisation de véhicules automatisés" (mis en évidence par nos soins).</p> <p>Il est ressorti d'une concertation commune avec les TPG que la durée des essais octroyés sous le régime actuel (deux ou trois ans) est relativement courte au vu des nombreuses nouvelles technologies novatrices déployées lors de ces essais et des contraintes qui y sont associées. Les essais peuvent ainsi arriver à leur terme sans que le potentiel d'acquisition de connaissances nouvelles ne soit épuisé.</p> <p>Par conséquent, au terme de la période initiale, sur requête motivée, il conviendrait de prévoir la possibilité de <u>prolonger les essais pour la même durée et aux mêmes conditions (renouvellement)</u>, au moins une fois, idéalement plusieurs. Il en découle que la nécessité de l'acquisition de connaissances nouvelles, prévue sous le régime actuel, devrait être relativisée et assouplie dans ce cas de figure.</p> <p>Ceci aurait pour effet d'encourager le déroulement d'essais en Suisse sur le long terme et permettrait d'alléger la charge de travail importante, ainsi que les frais conséquents engendrés par le dépôt d'une demande d'autorisation d'essais pour les entreprises concernées.</p> <p>Une alternative serait de prononcer des autorisations d'une durée initiale plus longue (par exemple pour 48 mois ou plus).</p>		

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ? (art. 105 ^{bis} du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Mise en œuvre d'interventions parlementaires**3.1 Motion 15.3574 – Annulation du permis de conduire à l'essai**

10. Acceptez-vous que désormais seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive ? (art. 15a, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.2 Motion 13.3572 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

11. Acceptez-vous que le détenteur puisse faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès de l'autorité d'exécution cantonale ? (art. 9, al. 2 ^{bis} et 3 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3 Motion 17.3632 – Adaptation du programme Via sicura**3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards**

12. Acceptez-vous que les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les « délits de chauffard » ? (art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le canton de Genève considère que l'abaissement de la peine plancher suffit à donner une plus grande marge d'appréciation. L'alinéa 4 ne doit pas être modifié.		

13. Acceptez-vous que la peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, soit abrogée ? (art. 90, al. 3, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le canton de Genève préconise une réduction de la peine privative de liberté minimale à 120 unités pénales.		

<p>14. Acceptez-vous que le permis de conduire doive être retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois ? (art. 16c, al. 2, let. a^{bis}, du projet LCR)</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement : Le Canton de Genève propose une durée minimale de retrait de 12 mois. Avec une durée minimale de retrait de 6 mois au lieu de 24 mois après un "délit de chauffard", le délit de chauffard ne se distingue plus aussi clairement des autres catégories d'infractions routières et il est à craindre que la pratique des mesures nettement assouplie qui accompagnera inévitablement la modification proposée aura également un effet beaucoup moins dissuasif sur les conducteurs. En guise de compromis, le Canton de Genève accepterait une durée de retrait minimale de 12 mois après un "délit de chauffard"</p>		

3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

<p>15. Acceptez-vous qu'en cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur ne soit plus tenu de se retourner contre la personne fautive ? (art. 65, al. 3, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p>		

3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)

<p>16. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès de vitesse ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 1, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p>		

<p>17. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 2, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p>		

4. Autres révisions nécessaires

4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

18. Acceptez-vous qu'il soit mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? (art. 2, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.2 Aménagement des passages pour piétons

19. Acceptez-vous que l'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons soit abrogée ? (art. 6a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

20. Acceptez-vous que la compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations soumises à autorisation soit étendue ? (art. 52, al. 1 et 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.4 Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales

21. Acceptez-vous que la peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales ne soit désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté ? (art. 99 du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Dans la mesure où le législateur propose un abaissement de la peine pour des infractions commises notamment avec des cyclomoteurs, il serait possible envisager un abaissement de la peine également pour les cas d'inaptitudes à la conduite (article 91 LCR).		

4.5 Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder au cas par cas des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance

22. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers ? (art. 106, al. 2 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Il sied de relever qu'une telle possibilité pourrait engendrer une complexification de la réglementation des situations, en particulier pour les domaines relevant de la compétence des cantons (article concerné, <i>in fine</i>).		

4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

23. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein ? (art. 106a, al. 1, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

24. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale ? La compétence de conclure de tels traités couvre les objets que le Conseil fédéral est autorisé à régler lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national) (art. 106a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.7 Extension de la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre aux personnes morales (modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre)

25. Acceptez-vous que la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre soit étendue aux personnes morales ? (art. 7, al. 1, du projet LAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le canton de Genève s'interroge sur la différence de traitement entre les amendes d'ordre qui pourront être imputées aux personnes morales et les contraventions qui ne le peuvent pas (article 102 alinéa 1 CP), car cet aspect n'est pas réglé par la LCR.		

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Delémont, le 17 novembre 2020

Consultation concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances

Madame la Conseillère fédérale,

Le Gouvernement jurassien a été invité par votre Département à se prononcer au sujet de la procédure de consultation mentionnée en objet et il vous en remercie.

Il vous transmet, en annexe, les questionnaires remplis concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances.

Le Gouvernement jurassien vous prie de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de ses sentiments distingués.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Martial Courtet
Président




Gladys Winkler Docourt
Chancelière d'État

Annexes : questionnaires

Envoi par la poste et par courriel (en format PDF et Word) à l'adresse svg@astra.admin.ch



Questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : République et Canton du Jura 2, rue de l'Hôpital 2800 Delémont
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

1. Acceptez-vous l'insertion dans la LCR d'une disposition selon laquelle le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée ? <i>(art. 9, al. 2^{bis}, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : L'acceptation est soumise à la condition que les modifications apportées aux prescriptions techniques (dimensions, poids) des véhicules soient conformes aux prescriptions de l'UE.		

2. Conduite automatisée

2. Approuvez-vous la définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation ? <i>(art. 25a, al. 1, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule visé à l'art. 31, al. 1, LCR ? (art. 25a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Il n'est pas possible d'évaluer la portée de cette disposition tant que nous ne savons pas à quoi ressembleront ces règlements. C'est un défi considérable que des véhicules circulent sur les routes avec des conducteurs devant faire preuve d'un degré d'attention plus ou moins important.		

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours ? (art. 25a, al. 3, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
5. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25a, al. 4 (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25a, al. 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

6. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25b (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25b du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

7. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25c (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25c du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

8. Acceptez-vous que l'Office fédéral des routes (OFROU) puisse autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation ? (art. 25d du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Les essais doivent être autorisés selon des critères uniformes et évalués de manière uniforme en vue de réglementations juridiques ultérieures. Dans ce contexte, il y a une certaine réticence à l'égard d'une solution qui délègue aux cantons les essais à «caractère régional».		

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ? (art. 105 ^{bis} du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Mise en œuvre d'interventions parlementaires

3.1 Motion 15.3574 – Annulation du permis de conduire à l'essai

10. Acceptez-vous que désormais seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive ? (art. 15a, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.2 Motion 13.3572 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

11. Acceptez-vous que le détenteur puisse faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès de l'autorité d'exécution cantonale ? (art. 9, al. 2 ^{bis} et 3 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Il faut noter les répercussions. Il y a une surcharge de travail pour les cantons dans les domaines de la technologie et de l'immatriculation ainsi que des répercussions sur les redevances sur le trafic (réduction du poids = moins de redevances sur le trafic).		

3.3 Motion 17.3632 – Adaptation du programme Via sicura

3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards

12. Acceptez-vous que les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les « délits de chauffard » ? (art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : En matière de sécurité routière, les sanctions et les mesures très sévères prises jusqu'à présent pour lutter contre les délits de chauffard ont certainement eu un effet. Toutefois, dans certains cas, les personnes concernées ont certainement été traitées plus sévèrement que ce qui aurait été approprié du point de vue de la faute ou de la mise en danger de la circulation ou sous certains aspects préventifs.		

13. Acceptez-vous que la peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, soit abrogée ? (art. 90, al. 3, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Cf. réponse à la question 12 Par rapport aux autres peines minimales prévues par le droit pénal pour les crimes ou les délits, la peine minimale actuelle d'un an d'emprisonnement pour avoir commis un « délit de chauffard » est certainement disproportionnée.		
14. Acceptez-vous que le permis de conduire doive être retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de		

<p>chauffard pour la première fois ? (art. 16c, al. 2, let. a^{bis}, du projet LCR)</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Cf. réponse à la question 12 Avec une durée minimale de retrait de 6 mois au lieu de 24 mois après un «délit de chauffard», le délit de chauffard ne se distingue plus aussi clairement des autres catégories d'infractions routières et il est à craindre que la pratique des mesures nettement assouplie qui accompagnera inévitablement la modification proposée aura également un effet beaucoup moins dissuasif sur les conducteurs. En guise de compromis, nous accepterions une durée de retrait minimale de 12 mois après un «délit de chauffard».</p>		

3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

<p>15. Acceptez-vous qu'en cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur ne soit plus tenu de se retourner contre la personne fautive ? (art. 65, al. 3, du projet LCR)</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p>		

3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)

<p>16. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès de vitesse ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 1, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p>		

<p>17. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 2, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p>		

--	--

4. Autres révisions nécessaires

4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

18. Acceptez-vous qu'il soit mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? (art. 2, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.2 Aménagement des passages pour piétons

19. Acceptez-vous que l'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons soit abrogée ? (art. 6a, al. 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

20. Acceptez-vous que la compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations soumises à autorisation soit étendue ? (art. 52, al. 1 et 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.4 Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales

21. Acceptez-vous que la peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales ne soit désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté ? (art. 99 du projet LCR)		
--	--	--

<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.5 Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder au cas par cas des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance

22. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers ?
(art. 106, al. 2^{bis}, du projet LCR)

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

23. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein ?
(art. 106a, al. 1, du projet LCR)

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

24. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale ? La compétence de conclure de tels traités couvre les objets que le Conseil fédéral est autorisé à régler lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national)
(art. 106a, al. 2, du projet LCR)

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.7 Extension de la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre aux personnes morales (modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre)

25. Acceptez-vous que la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre soit étendue aux personnes morales ? (art. 7, al. 1, du projet LAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

Autres remarques en lien avec l'obligation de formation complémentaire conformément à l'article 16e LCR non encore entré en vigueur:

Nous nous permettons de faire quelques remarques à propos d'une révision de la loi déjà décidée et qui ne fait pas l'objet du présent paquet de révision. Le Conseil fédéral se prononcera vraisemblablement dans un avenir proche sur son entrée en vigueur, à savoir l'obligation de formation complémentaire conformément à l'art. 16e LCR adopté en 2012.

Nous regrettons que l'obligation de formation complémentaire ne soit pas supprimée de la LCR de la même manière que les éthylomètres anti-démarrage et les appareils d'enregistrement des données, et vous demandons de rattraper cela à la prochaine occasion. Nous sommes convaincus que l'obligation de formation complémentaire ne résistera pas à une analyse coûts / bénéfices, pas plus que les éthylomètres anti-démarrage et les boîtes noires. D'une part, nous avons de sérieux doutes quant à son efficacité en tant que contribution durable à la sécurité routière en raison du caractère obligatoire. D'autre part, lors de l'application de cette mesure, compte tenu du très grand nombre de délinquants de la circulation, des goulets d'étranglement sont prévisibles dans l'offre de cours, d'autant plus que la formation complémentaire doit être proposée de manière décentralisée, dans de nombreuses langues différentes et avec une fréquence suffisante pour que la délivrance du permis de conduire retiré ne soit pas retardée en raison de l'impossibilité de participer rapidement au cours. Les offres de cours nécessaires entraîneront inévitablement des coûts très élevés, qui seront répercutés sur les participants alors que ceux-ci sont déjà durement touchés par les amendes, taxes, recours intentés par les assurances et autres coûts afférents à la détermination de l'aptitude à la conduite etc. : les conséquences financières auront donc un effet socialement déstabilisant sur les personnes concernées.

Nous pensons que l'obligation de formation complémentaire aura un effet globalement contraire aux objectifs d'autres initiatives susceptibles d'obtenir la majorité (comme la motion Graf-Litscher [17.3520] ou la motion Caroni [17.4317]). Pour toutes ces raisons, nous vous demandons de renoncer à cette mesure et d'abroger l'art. 16e LCR sans le remplacer.

Autres remarques relatives aux articles 89b lettre b et 89g al. 4 et al. 6 LCR:

En raison de problèmes récents en cas de requête de données personnelles dans le cadre de procédures d'amendes d'ordre, nous demandons que les articles suivants soient modifiés comme suit:

Art. 89b lettre b LCR

«Exécution de procédures administratives et pénales ainsi que de procédures d'amendes d'ordre contre des conducteurs.»

Art. 89g al. 4 LCR

« Les autorités cantonales d'admission à la circulation peuvent communiquer à la **police les données d'autorisation de conduire, les données de détenteurs et les données de véhicules en vue de l'exécution de procédures pénales et d'amendes d'ordre. Elles peuvent aussi communiquer à la police** les données personnelles des conducteurs qui se sont vu retirer leur permis d'élève conducteur ou leur permis de conduire pour une durée indéterminée en raison d'une inaptitude à la conduite ou à titre préventif, jusqu'à détermination de l'aptitude à la conduite en cas de doutes sur celle-ci sur celle-ci. »

Art. 89g al. 6 LCR

L'OFROU et **les autorités cantonales d'admission à la circulation peuvent** délivrer des extraits globaux aux personnes visées à l'al. 3 et aux services ayant accès aux données en ligne. (Art. 89e).

CVP Schweiz, Postfach, 3001 Bern

Per Mail an: svg@astra.admin.ch

Bern, 18. Dezember 2020

Vernehmlassung: Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

Ausgangslage

Mit der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes schlägt der Bundesrat verschiedene Gesetzesanpassungen vor, die den aktuellen technologischen Entwicklungen im Strassenverkehr besser Rechnung tragen sollen. Auch Anpassungen der «Via sicura»-Massnahmen, Revisionsaufträge des Parlaments sowie Massnahmen auf Verordnungsebene werden zur Diskussion gestellt.

Förderung von umweltfreundlichen Technologien: Die CVP unterstützt die Massnahmen zur Senkung von CO2-Emissionen

Um dem technologischen Fortschritt Rechnung zu tragen, soll der Bundesrat für umweltfreundliche Technologien Ausnahmen bei den höchstzulässigen Gewichten und Höchstlängen von Fahrzeugen festlegen können. Nach Ansicht der CVP können mit dieser Anpassung alternative Antriebe gefördert und zur Senkung der CO2-Emissionen beigetragen werden. Dabei soll aber unbedingt auf eine ganzheitliche und nachhaltige Energieeffizienz geachtet werden.

Automatisiertes Fahren: Die CVP begrüsst die vorgesehenen Regelungen

Dank moderner Technologie wird es in absehbarer Zukunft möglich sein, teil- oder vollautomatisierte Fahrzeuge mit oder ohne Lenker im Strassenverkehr zuzulassen. Die CVP ist davon überzeugt, dass diese modernen Entwicklungen sowohl zu einer besseren Verkehrssicherheit als auch zu einer effizienteren und umweltschonenderen Nutzung der Verkehrsinfrastruktur beitragen können. Automatisiertes Fahren kann zudem der steigenden Nachfrage an individuellen Mobilitätslösungen besser gerecht werden. Nach Ansicht der CVP muss der Weg zu dieser Technologie weiter geebnet, die Forschung vorangetrieben und Synergien zwischen der automatisierten Mobilität und dem öffentlichen Verkehr genützt werden. In den ländlichen Gebieten kann automatisiertes Fahren neue Mobilitäts-Möglichkeiten schaffen. Die CVP unterstützt die vorgeschlagenen Regelungen zum automatisierten Fahren, betont aber auch, dass der Sicherheit im Strassenverkehr oberste Priorität beigemessen werden muss. Auch der Datensicherheit, welche im Zuge des technologischen Fortschritts zentral ist, muss hohe Beachtung geschenkt werden.

Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes: Die CVP setzt sich für Verkehrssicherheit und Unfallverhütung ein

Für die CVP ist klar, dass die Verkehrssicherheit oberste Priorität hat und das Ziel stets die Unfallverhütung sein muss. Um dies zu gewährleisten, sollen die E-Bike-Fahrenden verpflichtet werden, die signalisierten Geschwindigkeiten einzuhalten, das Licht auch tagsüber einzuschalten und die schnellen E-Bikes sollen ihr Fahrzeug mit einem Geschwindigkeitsmesser ausstatten müssen.

Die CVP befürwortet ebenso die Einführung eines Helmobligatoriums für langsame E-Bikes, da die Statistiken des ASTRA klar aufzeigen, dass die Zahl der Schwerverunfallten mit langsamen E-Bikes zugenommen haben. Nach Ansicht der CVP würde durch diese Massnahme die Helm-Regelung vereinfacht: Wer ein Fahrrad mit E-Motor fährt, ist verpflichtet, einen Helm zu tragen.

Die CVP lehnt Ausdehnung der Halterhaftung im Ordnungsbussengesetz auf juristische Personen ab

Es ist die Aufgabe der zuständigen Strafverfolgungsbehörden zu ermitteln, wer zum Zeitpunkt der Widerhandlung das Fahrzeug lenkte. Eine Ausdehnung der Halterhaftung auf juristische Personen könnte zu einem unverhältnismässigen administrativen Aufwand und zu Rechtsunsicherheit für die betroffenen Unternehmen führen, was nach Ansicht der CVP zu vermeiden ist.

Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot: Die CVP stellt sich dagegen

Die CVP lehnt die Kompetenz des Bundesrates ab, Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen zu können, da Ausnahmegewilligungen in der Regel von den Kantonen bewilligt werden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

CHRISTLICHDEMOKRATISCHE VOLKSPARTEI DER SCHWEIZ

Sig. Gerhard Pfister
Präsident der CVP Schweiz

Sig. Gianna Luzio
Generalsekretärin CVP Schweiz

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC

Berne, 30 novembre 2020 / nb
VL LCR

Par e-mail :
svg@astra.admin.ch

Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances
Prise de position du PLR.Les Libéraux-Radicaux

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer dans le cadre de la consultation de l'objet mentionné ci-dessus. Vous trouverez ci-dessous notre position.

PLR.Les Libéraux-Radicaux approuve cette proposition de révision de loi et d'ordonnances. Notre législation routière doit être modernisée et des interventions réalisées ces dernières années doivent être corrigées.

Modification de la Loi sur la circulation routière

Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

Les véhicules dotés de technologies dites respectueuses de l'environnement sont plus lourds que les véhicules équipés d'un moteur conventionnel. La longueur des cabines aérodynamiques est également différente. Afin de ne pas entraver la mise sur le marché de véhicules propres, il convient d'adapter les poids et longueurs autorisés. Le PLR approuve cette disposition, qui permettra au Conseil fédéral d'ajuster par voie d'ordonnance les valeurs définies dans la loi.

Conduite automatisée

Il est proposé d'attribuer au Conseil fédéral la compétence d'édicter des dispositions ad hoc afin de pouvoir rapidement reprendre les normes internationales dans le domaine de la conduite automatisée. Par ailleurs, des précisions sont effectuées dans la loi concernant la possible relativisation ou abrogation des devoirs de vigilance et de maîtrise du véhicule, une condition importante pour le passage à une conduite autonome. Cette adaptation législative vient mettre en œuvre la motion déposée par le groupe libéral-radical [17.3049](#) « Numérisation. La voie est libre pour les véhicules automatisés et autonomes ». Il est par ailleurs prévu de faciliter et d'encourager la tenue de projets pilotes. Le PLR est favorable à ces mesures. Elles doivent permettre d'intégrer rapidement les nouvelles technologies d'automatisation.

Annulation du permis de conduire à l'essai

Aujourd'hui, le permis de conduire à l'essai est annulé lorsque son titulaire encourt un deuxième retrait de permis durant la période probatoire à cause d'une infraction légère. Par contre, celui qui commet d'abord une infraction légère, puis une infraction grave, conserve son permis à l'essai. Cette inégalité de traitement doit être corrigée, en n'annulant ce permis que lorsque son titulaire commet une nouvelle infraction grave ou moyennement grave durant la période probatoire. Les infractions légères

n'entraîneront ni prolongation, ni annulation. Cette correction, qui n'aura pas d'impact sur la sécurité routière, est opportune et approuvée par le PLR.

Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

La législation actuelle prévoit que le poids total d'un véhicule utilitaire ne peut être modifié qu'une fois par année au maximum. Or, le poids de ces véhicules – marchandise comprise – peut fortement varier au cours de l'année. Suivant le poids enregistré, le détenteur doit s'acquitter de la RPLP. Il est alors proposé de permettre aux détenteurs de ces véhicules de modifier en tout temps le poids total. Le PLR soutient cette adaptation. Ce faisant, les transporteurs disposeront de plus de flexibilité afin de réagir aux réalités du marché, ce qui est d'autant plus souhaitable dans le contexte de crise actuel.

Adaptation du programme « Via sicura »

Mesures à l'encontre des chauffards

En cas de délit de chauffard, les autorités d'exécution devraient disposer d'une plus grande marge d'appréciation afin de pouvoir davantage tenir compte des circonstances et éviter ainsi des cas de rigueur. La peine privative de liberté d'un an au minimum serait supprimée et la durée minimale du retrait du permis abaissée de 24 à 6 mois. Le PLR soutient cette adaptation, qui apportera plus d'équité. Le CE Andrea Caroni avait déposé une motion ([17.4317](#)) allant dans ce sens en 2017.

Recours des assureurs

En cas de graves délits de conduite l'obligation actuelle faite aux assureurs de se retourner systématiquement contre les responsables sera transformée en droit de recours. Cette mesure permettra de renforcer l'acceptabilité du programme « Via sicura », sans pour autant porter préjudice à la sécurité routière. Elle est approuvée par le PLR.

Ethylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données

« Via sicura » prévoyait un recours systématique aux éthylomètres anti-démarrage pour les personnes dont le permis de conduire avait été retiré pour cause de conduite réitérée en état d'ébriété, ainsi que l'installation d'une boîte noire sur les véhicules des dites personnes. Ces normes n'ont cependant jamais été mises en œuvre, car leur exécution pratique aurait généré des coûts trop élevés par rapport à leur utilité. Dans un contexte où la sécurité routière ne cesse de s'améliorer, le PLR est favorable à leur abrogation, telle que proposée dans le cadre de ce paquet.

Amendes d'ordre – extension de la responsabilité du détenteur aux personnes morales

Il est proposé d'inscrire expressément dans la loi la possibilité d'adresser des amendes pour violation de règlement d'ordre dont le montant ne dépasse pas 260 francs tant à des personnes physiques que morales. Aujourd'hui, seules les personnes physiques sont amendables. Le PLR approuve cette précision.

Transport professionnel de personnes

La motion [16.3066](#) Nantermod, adoptée par les deux chambres, demandait que le transport professionnel de personnes effectué avec des voitures de tourisme soit soumis aux règles ordinaires de la LCR et à la législation sur le travail. Elle recommandait également que l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers ne s'applique plus aux chauffeurs professionnels de voitures de tourisme. Faisant face à de très fortes résistances de la part des milieux concernés, le Conseil fédéral a décidé de renoncer à intégrer ces adaptations à la présente révision. Le PLR conteste ce procédé. Cette motion reste actuelle. Elle doit être intégrée au projet et discutée au Parlement.

Autres modifications

Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

La compétence du Conseil fédéral de fixer les exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit (services du feu, protection civile, service de santé, etc.) doit être expressément inscrite dans la loi. Cette adaptation de nature juridique est opportune.

Aménagement des passages pour piétons

Le Parlement avait certes édicté des prescriptions en matière de passages pour piétons. Cependant, l'aménagement de ces derniers relève de la compétence des cantons. Il est donc judicieux que le Conseil fédéral renonce à mettre en place une réglementation.

Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

Les courses de Formule E sont autorisées depuis 2016. L'ordonnance prévoyant cette exception arrivant à échéance, le Conseil fédéral propose de transposer cette dérogation dans la LCR. Dans l'optique de promouvoir la Suisse en tant que pôle d'innovation en matière de mobilité électrique, le PLR soutient cette démarche. Il estime toutefois qu'il conviendrait de lever complètement l'interdiction des courses sur circuit, indépendamment du type de technologie.

Sanctions pénales en cas d'infraction à bord de véhicules de vitesse minime

Le Conseil fédéral estime que les sanctions appliquées en cas d'infraction commise avec des véhicules de vitesse minime (max. 30 km/h) – cyclomoteurs, vélos électriques, mais aussi fauteuils roulants – sont « très sévères ». Afin de corriger cela, il propose de considérer désormais ces infractions comme des contraventions, comme pour les véhicules sans moteur. Le PLR est opposé à cette adaptation. Il estime qu'à infraction égale, les sanctions doivent elles aussi être similaires, indépendamment du type de véhicule motorisé.

Habilitation de l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance

Les évolutions parfois très rapides du trafic routier exigent des réactions promptes et flexibles. La soudaine fermeture du tronçon dans la vallée du Rhin en 2017 l'a bien mis en lumière. De notre point de vue, il est judicieux d'accorder à l'OFROU la compétence d'octroyer des dérogations dans ce genre de situations extraordinaires.

Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

Une harmonisation internationale des prescriptions en matière de circulation routière est dans l'intérêt de la Suisse, en raison du nombre élevé de véhicules et conducteurs étrangers en Suisse. En instituant une base légale dans la LCR, le Conseil fédéral se verrait octroyé la compétence d'approuver ou de proposer des amendements à certains accords internationaux. Toutefois, ceci ne concernerait que des objets que le Conseil fédéral peut aujourd'hui déjà réglementer par voie d'ordonnance au niveau national. Le PLR soutient cette proposition. Ce faisant, le processus de négociation et d'adoption de traités internationaux de nature technique pourra être accéléré.

Modification d'ordonnances

Le PLR s'est déjà exprimé ci-dessus concernant l'adoption de nouvelles prescriptions visant à promouvoir les véhicules à faible émission de CO₂.

Sécurité des vélos électriques

Il est proposé d'obliger les vélos électriques à circuler avec les phares allumés. Aussi, les conducteurs de ces véhicules seraient à l'avenir tenus de porter un casque de vélo. Autre adaptation : les limitations générales de vitesse s'appliqueront désormais également aux vélos électriques. Les plus rapides de ces véhicules devront en outre être désormais équipés d'un compteur de vitesse. Des amendes d'ordre pourront être infligées.

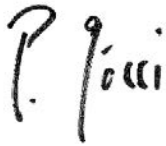
Le PLR approuve ces mesures, à l'exception du port obligatoire du casque. L'obligation de circuler avec les phares allumés, celle d'équiper les véhicules d'un compteur vitesse, ainsi que la possibilité d'infliger des amendes d'ordre aux cyclistes qui ne respectent pas les limitations de vitesse, permettront d'améliorer la sécurité tant des cyclistes que des autres usagers de la chaussée. Le port du casque ne devrait en revanche pas devenir obligatoire. Relevant de la responsabilité individuelle de chacun, il doit rester facultatif. Enfin, les amendes prévues ne devraient certes pas être aussi élevées que pour des véhicules lourds, elles devraient toutefois être graduées et non forfaitaires.

Par ailleurs, le PLR s'oppose à une obligation du port du casque pour les enfants jusqu'à l'âge de 16 ans conduisant des vélos non-motorisés. La responsabilité des parents ne doit pas être restreinte par des prescriptions supplémentaires.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos arguments, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

PLR.Les Libéraux-Radicaux
La Présidente

La secrétaire générale



Petra Gössi
Conseillère nationale

Fanny Noghero

Annexes

-



T +41 31 326 66 04
E urs.scheuss@gruene.ch

Bundesamt für
Strassen

3003 Bern

per E-Mail an: svg@astra.admin.ch

11. Dezember 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN für eine Stellungnahme zu Änderungen im Strassenverkehrsrecht eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zu den Vorlagen zu äussern.

Die GRÜNEN begrüssen die Absicht, mit den vorgelegten Revisionen die klimafreundliche Mobilität zu fördern. Allerdings stellen die GRÜNEN auch zahlreiche Widersprüche fest, die dem Ziel zuwiderlaufen.

Insgesamt setzt die Revision beim **Schwerverkehr** einseitig auf technische Optimierungen und blendet dabei das Risiko einer Rückverlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse aus. Erleichterungen für die Güterfahrzeuge mit elektrischem oder alternativem Antrieb und automatisierte Güterfahrzeuge können den kombinierten Verkehr durch inkompatible Normen und massive Vergünstigung des Strassengüterverkehrs (Wegfall von Lohnkosten und LSVA) schwächen. Die leichte Verbesserung der schlechten Umweltbilanz des Strassengüterverkehrs darf aus Sicht der GRÜNEN nicht zu einem Rückgang des hinsichtlich Flächenverbrauch, Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck klar vorteilhafteren Schienengüterverkehrs führen. Die GRÜNEN lehnen die Anpassungen beim Schwerverkehr nicht ab, verlangen aber, dass zu Gunsten der Verlagerungspolitik weitere Massnahmen ergriffen werden.

Bei der **Verkehrssicherheit** ist vorgesehen, wirksame Massnahmen zur Vermeidung von Fremdgefährdung (Regelungen und Strafen zum Schutz vor Raser*innen und zum Schutz vor Autofahrer*innen unter Alkoholeinfluss) zu lockern, während neue Vorschriften für Verkehrsverhalten ergriffen werden, von dem keine Fremdgefährdung ausgeht (Velohelmpflicht). Die Verantwortung für die Sicherheit wird zunehmend zu den Opfern verschoben, wodurch letztlich die Sicherheit der Fussgänger*innen und der Velofahrenden geschwächt wird. Die klimafreundlichste Mobilität wird so benachteiligt und es besteht das Risiko eine Rückverlagerung vom Fussverkehr und dem Velo zum Auto. Die GRÜNEN lehnen daher die Schwächung von Massnahmen der Via Sicura ebenso ab wie die Helmpflicht für leichte E-Bikes.

In den letzten Jahren haben die Unfälle mit Elektrovelos zugenommen. Die Unfallzahlen sind aber nicht im selben Mass angestiegen wie die Verkaufszahlen von E-Bikes. Die grössere Anzahl Unfälle liegt daran, dass insgesamt mehr Menschen auf dem Elektrovelo unterwegs sind und dabei erst noch längere Strecken im Vergleich zum normalen Velo zurücklegen.

Relativ betrachtet ist E-Bike-Fahren also keineswegs gefährlicher geworden. Heute beträgt die Tragquote bei den langsamen E-Bikes bei Erwachsenen 67%. Bei den 14-Jährigen, die aktuell nicht E-Bike fahren dürfen, ist sie mit 75% noch höher. Im europaweiten Vergleich ist die freiwillige Helmtragequote bei E-Bikes somit bereits sehr hoch und könnte sich bei den künftigen E-Bike-Fahrenden ab 14 Jahren noch erhöhen.

Velohelme schützen vor den Folgen eines Sturzes auf den Kopf. Bei Kollisionen wirken aber Rotationskräfte, auf welche Helme nicht oder unzureichend konzipiert sind. Velohelme bringen nicht völlige Sicherheit. Sie lindern die Folgen von Unfällen, vermeiden sie aber nicht. Sicherheit wird durch gute Veloinfrastruktur erzielt. Die Sicherheitsmassnahmen der Schweiz sollten prioritär darauf abzielen, Kollisionen zu verhindern, statt die Folgen von Stürzen zu lindern.

Unter diesen Voraussetzungen ist die Helmpflicht für leichte E-Bikes unverhältnismässig und würde das Umsteigen auf Velo bremsen oder sogar zu einer Rückverlagerung führen. Die Helmpflicht wäre ausserdem der Todesstoss für E-Bike-Sharing-Angebote. Bikesharing fördert das Velofahren. In Gebieten mit Helmpflicht funktioniert Bikesharing aber nicht. Denn die meisten haben keinen Helm dabei und wollen keinen Leihhelm benutzen

Im Zusammenhang mit **Gütertransport und Veloverkehr** regen die GRÜNEN an, in der Vorlage zusätzlich die Rahmenbedingungen für den Einsatz von Cargo-Bikes zu verbessern. Diese sind besonders klimafreundlich, leise und platzsparend. Sie hätten im städtischen Güterverkehr ein sehr grosses Potential. Die geltenden Regelungen in der Schweiz erschweren aber den Einsatz von Cargo-Bikes unnötig. Dass diese Regelungen überarbeitet werden sollten ist schon seit langem bekannt. Dazu sind aus Sicht der GRÜNEN folgende Anpassungen nötig:

- Erhöhung der Gewichtslimite: Die Gewichtslimite für Cargo-Bikes beträgt heute 200 kg, einschliesslich Fahrer*in. Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Handelsübliche Cargo-Bikes wiegen um die 40 kg. Mit einer Person von 90 kg verbleiben noch 70 kg Nutzlast. Das ist zu wenig, um rentabel Lieferdienste betreiben zu können. In diesem Zusammenhang wird es auch nötig sein, die zulässige Limite für die Breite von Cargo-Bikes zu erhöhen.
- Zulassen von Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung: Für Velokurierdienste sind Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll, um ihr Lieferservice erweitern zu können. Solche sind in der Schweiz aber nicht zugelassen. In Europa sind sie geprüft und sicher im Verkehr. Es gibt keinen Grund, weshalb sie nicht auch in der Schweiz zugelassen sein können.
- Limite für Kindertransport in Cargo-Bikes mit geschützten Kindersitzen erhöhen: Heute sind europaweit Cargo-Bikes im Einsatz, die für grössere Lasten konzipiert sind und ausreichend Platz haben, um mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, sollte sich die Limite neu nach der Anzahl gesicherter Kindersitze im Cargo-Bike richten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und bitten Sie, die Vorlage entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Balthasar Glättli
Präsident



Urs Scheuss
stv. Generalsekretär



Grünliberale Partei Schweiz
Monbijoustrasse 30, 3011 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Strassen
3003 Bern

Per E-Mail an: svg@astra.admin.ch

10. Dezember 2020

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und den erläuternden Bericht zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen.

Unsere Stellungnahme können sie den ausgefüllten Fragebögen auf den folgenden Seiten entnehmen. Die Grünliberalen weisen auf folgende Punkte besonders hin:

1. Die Einführung einer Helmpflicht für langsame E-Bikes wird abgelehnt. Die Grünliberalen setzen stattdessen auf Empfehlungen und Aufklärungskampagnen mit klaren Zielvorgaben, welche durch das ASTRA kontrolliert werden müssen. Das Erreichen der Zielvorgaben sind regelmässig zu überprüfen, und es ist zu definieren, was die Massnahmen sind, wenn die Zielvorgaben nicht erreicht werden. E-Trottinette sind separat zu beurteilen.
2. Die Pflicht für E-Bike-Fahrende, das Licht auch tagsüber einzuschalten, wird begrüsst (Ausnahme: Sportgeräte ohne fix installiertes Licht).
3. Die Aufweichung der Via-secura-Massnahmen wird abgelehnt. Ausnahmen sollten in Härtefällen möglich sein, jedoch gilt Nulltoleranz bei Wiederholungstätern. Die Anordnung passgenauer Massnahmen wie der Entzug des Motofahrzeugs sind zusätzlich zu einem Entzug des Fahrausweises regelmässig zu prüfen.
4. Um die Sicherheit der Velofahrer zu erhöhen, beantragen die Grünliberalen, dass beim Überholen von Velofahrenden ein Mindestabstand von 1,5m vorgeschrieben wird.
5. Die Förderung umweltfreundlicher Technologien ist für die Grünliberalen eine Selbstverständlichkeit.
6. Die Grünliberalen begrüssen die konkreten Schritte und Tests, welche in Zukunft zu einem sicheren automatisierten Fahren führen werden.

Die Grünliberalen beantragen zusätzlich, in die weiteren Arbeiten die Umsetzung der Motionen 16.3066, 16.3068 und 17.3924 zu integrieren, die das Parlament an den Bundesrat überwiesen hat. Es braucht eine Liberalisierung des berufsmässigen Personentransports mit Personenwagen (für Taxis, UBER etc.).

Wir danken ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge.

Bei Fragen dazu stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unsere zuständigen Fraktionsmitglieder, Nationalrätin Katja Christ und Nationalrätin Barbara Schaffner, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürg Grossen
Parteipräsident



Ahmet Kut
Geschäftsführer der Bundeshausfraktion



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Grünliberale Partei Schweiz (glp) Monbijoustrasse 30 3011 Bern Kontaktperson: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Fraktion (ahmet.kut@parl.ch / M. 079 560 56 63)
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Grünliberalen begrüßen es generell, wenn negative Anreize für die Verwendung von umweltfreundlichen Verkehrsformen (E-Autos, E-Lastwagen) beseitigt werden. Die vorgeschlagene Gesetzesänderung erlaubt es, die Verordnungen so anzupassen, dass durch die Verwendung eines alternativen Antriebs bei leichten Motorwagen keine Reduktion der Transportkapazität in Kauf genommen werden muss. Die Grünliberalen würden sogar noch weiter gehen bei den Erleichterungen für schwere Motorwagen und fordern eine Aufhebung des Nachfahrverbotes für geräuscharme Lastwagen, welche mit einem erneuerbaren Antrieb unterwegs sind. Geräuscharme Lastwagen sind insbesondere solche, die mit Elektroantrieb oder Brennstoffzellen ausgestattet sind und allenfalls noch weitere Bedingungen erfüllen. Damit wird ein echter Anreiz geschaffen und indirekt das Ziel der CO2-Reduktion im Warenverkehr unterstützt (siehe Frage 18 und Motion Schaffner zum Thema E-Lastwagen).			

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine Änderungsanträge, ist so sinnvoll.		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Grünliberalen erinnern bei dieser Gelegenheit an die Motion Bäumle 17.4039 : Wir wünschen uns, dass «eine Regressmöglichkeit für Versicherungen eingeführt wird, damit der Hersteller für allfällige Fehler des selbstfahrenden Fahrzeugs haftet». Eines der grössten Herausforderungen im Falle eines Unfalls ist die Unklarheit, wer für was haftet. Dies sollte durch den Gesetzgeber geklärt und Gesetz ergänzt werden (bspw. als Art. 25a Abs. 3bis).		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, das soll möglich sein, aber vorerst begrenzt auf gewisse, noch zu definierende Streckenabschnitte, bis die Technologie ausgereift ist. Der Bundesrat soll die einzelnen Abschnitte festlegen, wo ideale Testbedingungen herrschen.		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe aber den Ergänzungsantrag bei Frage 3.		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Was ist die Folge, wenn Artikel 25c und damit der Datenschutz nicht respektiert wird? Die Grünliberalen beantragen klarzustellen, was die Sanktion/Rechtsfolge ist, wenn diese Bestimmung nicht einhalten wird (Folgen nach Datenschutzgesetz? Weiteres?).		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Grundsatz einverstanden, aber es sollten konkrete «ideale» Teststrecken definiert werden und keine generelle Zulassung erfolgen. Im Absatz 1 sollte stehen: «das ASTRA definiert hierzu bestimmte Strecke(n), wobei bei der Auswahl der Strecken, die Sicherheit im Vordergrund stehen muss»		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Dies ist sinnvoll. Das ASTRA soll neuartige Lösungen und Technologien unterstützend begleiten.		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist aus Gründen der Verhältnismässigkeit sachgerecht, wenn der Führerausweis auf Probe nur annulliert wird, wenn die Widerhandlung(en) von einer gewissen Schwere sind.		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Grundsatz: nein. Der Gesetzgeber wollte mit Via sicura griffige Massnahmen ergreifen und «Rasern» aufzeigen, dass dieses Verkehrsdelikt mit harten Strafen geahndet wird. Das ist nach wie vor richtig. Es braucht einen konsequenten Gesetzesvollzug, bspw. indem neben Freiheitsstrafen auch Massnahmen wie der Einzug des Autos regelmässig geprüft werden. Wird dies bei Ersttätern an Ort und Stelle gemacht, kann dies eine «passgenaue» Massnahme sein, welche den Rasern deutlich aufzeigt, was die Folgen sind, wenn Verkehrsregeln massiv und vorsätzlich überschritten werden. Im Einzelfall kann zugunsten einer solchen «zielgerichteten» Massnahme auf andere Massnahmen bei Ersttätern verzichtet werden. Bei Wiederholungstätern im Bereich von Raserdelikten oder von mittelschweren oder schweren Verstössen gegen das Strassenverkehrsgesetz soll es keinen zusätzlichen Ermessensspielraum geben. Es gibt aber auch Ausnahmefälle, welche gesondert beurteilt werden müssen. Ein Beispiel sind die Blaulichtorganisationen, bei welchen sich in den letzten Jahren durch gewisse Gerichtsurteile Anpassungen aufdrängen. Der Richter sollte mehr Ermessungsspielraum haben, wenn der Lenker der Blaulichtorganisation nicht fahrlässig gehandelt hat und wenn durch sein Handeln ein anderes schweres Delikt verhindert oder direkt verfolgt wurde.		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nein, dies ist nicht zielführend. Siehe Frage 12.		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttätern der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	Die Grünliberalen beantragen, den Führerausweis für mindestens 12 Monate anstatt wie heute 24 Monate zu entziehen. Dieser Vorschlag betrifft nur Ersttäter.
--	--

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wenn man sich nicht gesetzmässig verhält und einen Schaden verursacht, ist es richtig, diesen auch begleichen zu müssen. Dies umso mehr, wenn man fahruntfähig (oder teilweise fahruntfähig) war. Die Grünliberalen können sich aber eine Ausnahme vorstellen: Wenn der Schaden gering ist, der Verursacher seine Schuld eingesteht und kein Wiederholungstäter ist. Diese Ausnahme wäre pragmatisch und im Sinne einer Entlastung des Verfahrens zu verstehen.		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperren und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Das gehört für die Grünliberalen zu einem wichtigen Element rund um die «Via sicura» und darf nicht aufgehoben werden. Die Massnahme ist vielmehr konsequent umzusetzen.		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Das gehört für die Grünliberalen zu einem wichtigen Element rund um «Via sicura» und darf nicht aufgehoben werden. Die Massnahme ist vielmehr konsequent umzusetzen.		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Das Sonntags- und Nachtfahrverbot sollte im Grundsatz nicht angetastet werden, damit die Bevölkerung in der Nacht gut schlafen kann und nicht von Lärm geplagt ist. Dies ist eines der grossen Vorteile eines Nachtfahrverbots. Ähnliches gilt an Sonntagen.</p> <p>Eine Ausnahme ist für Lastwagen mit erneuerbaren Antrieben und andere geräuschlose Antriebe zu machen. Dies kann mit Bedingungen verbunden werden, z.B. die Verwendung geräuscharmer Reifen, eine limitierte Geschwindigkeit oder ein Gewichtslimit als Obergrenze.</p> <p>Siehe auch Frage 1 und Motion Schaffner zum Thema E-Lastwagen.</p>		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Pflicht soll in die Kompetenz der Kantone und Gemeinden fallen, da sie am besten die konkrete Situation vor Ort beurteilen können.</p>		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Grünliberalen stehen Rundstreckenrennen mit Verbrennungsmotoren in der Schweiz eher kritisch gegenüber. In Ausnahmefällen (bspw. bei Rundstreckenrennen mit alternativen, erneuerbaren Energiequellen) können sich die Grünliberalen Aus-</p>		

nahmen vorstellen.

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Sofern es sich um leichte Widerhandlungen gegen das SVG handelt. Wenn hingegen eine mittlere oder schwere Widerhandlung des SVG vorliegt oder der Fahrzeuglenker nicht fahrlässig gehandelt hat, sollte die Geldstrafe höher ausfallen als 10'000 CHF.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, dies ist sinnvoll und zielführend. Es ist allerdings vorzusehen, dass das Parlament die Verträge im Einzelfall per Vetomöglichkeit ablehnen könnte.		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Sofern das Parlament die Ratifizierung der Verträge per Veto ablehnen könnte.</p>		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		



Elektronisch an:
svg@astra.admin.ch

Bern, 17. Dezember 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage.
Wir äussern uns dazu wie folgt:

- **Die SVP begrüsst die Teilevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und die damit einhergehenden, längst überfälligen Anpassungen bei der Gesetzgebung zu «Raserdelikten». Bisher engte das SVG den Ermessenspielraum von Richterinnen und Richtern massiv ein, weil es für gewisse Delikte hohe Mindeststrafen und Automatismen vorsah.**
- **Des Weiteren unterstützt die SVP auch die Änderungen in Bezug auf die Förderung neuer Technologien, um den CO₂-Ausstoss im Strassenverkehr zu reduzieren und um den technologischen Fortschritt nicht zu behindern (bspw. automatisiertes Fahren).**
- **So sollen statt neuer Verbote und Abgaben zur Reduktion des CO₂-Ausstosses die Rahmenbedingungen verbessert und Anreize für CO₂-arme Fahrzeuge (z. B. mit Biogas betriebene Lieferwagen) geschaffen werden, indem diese von der LSVA befreit werden. Dies widerspiegelt eine stete Forderung der SVP: Anreize mittels Steuer- und Abgabenreduktionen schaffen statt noch mehr Verbote und Regulierungen.**

Förderung neuer Technologien

Neue Aerodynamik- oder Antriebstechnologien führen oft zu einer Erhöhung von Fahrzeuggewicht und -massen. Die vorgeschlagenen Änderungen sollen verhindern, dass neue Technologien mit dem Ziel einer Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu verminderten Ladekapazitäten führen. Dass der Bundesrat vorschlägt, Gewicht und Masse, die auf solche Technologien oder Ausstattungen zurückzuführen sind, auf dem Verordnungsweg zu kompensieren, damit die Ladungskapazität nicht reduziert werden muss, begrüsst die SVP.

Allerdings sollte sich der Bundesrat dazu verpflichten, die Normen in diesem Sinne anzupassen, ohne dabei weitere Risiken zu verursachen. Insbesondere Erwägungen hinsichtlich der Strassenverkehrssicherheit müssen gegenüber der Reduzierung von CO₂-Emissionen Priorität haben. So darf beispielsweise ein Fahrzeug mit einer spitzeren Form oder mehr Gewicht im Falle eines Unfalls kein höheres Risiko darstellen.

Aus denselben Beweggründen unterstützt die SVP auch die vorgesehenen Regelungen im Zusammenhang mit der Kompensation des Mehrgewichts alternativer

Antriebe bei Lieferwagen und Wohnmobilen. Gewerbetreibende und Campingurlauber sollen nicht dafür bestraft werden, wenn sie ein Motorfahrzeug mit einem alternativen Antriebssystem kaufen, welches aufgrund des Antriebssystems die bisherige Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen überschreitet.

Die SVP unterstützt die technologische Entwicklung im Strassenverkehr wie beispielsweise automatisierte Systeme oder gar Systeme, die das autonome Fahren ermöglichen, sofern die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer gewährleistet bleibt und die Frage der Haftung eindeutig geklärt ist. Aus diesem Grund unterstützt sie auch jene Punkte des bundesrätlichen Entwurfs, bei denen der Bundesrat die Möglichkeit erhält, Vorschriften über Technologien, die dem Fahrer in bestimmten Situationen gewisse Aufgaben abnehmen können, auf dem Verordnungsweg anzupassen, um rasch auf technologische Entwicklungen reagieren zu können.

Der Lenker soll jedoch auch in Zukunft die primäre Verantwortung für die Überwachung automatisierter Systeme tragen und wenn nötig, die Kontrolle übernehmen müssen. Ermöglicht allerdings ein automatisiertes System die teilweise Entlastung des Fahrers von seiner zivil- und strafrechtlichen Verantwortung, sollen auch die Hersteller und der Fahrzeughalter wegen mangelnder Sorgfaltspflicht belangt werden können. Mit diesen Anpassungen ist die SVP ebenfalls einverstanden, sofern die zuständigen parlamentarischen Kommissionen und Fachkreise vor entsprechenden Änderungen angehört werden.

Der Entwurf sieht allerdings ebenfalls vor, dass bei automatisierten Fahrzeugen Fahrdaten aufgezeichnet werden müssen, zu denen der Fahrzeughalter sowie Behörden und Dritte Zugang haben sollen. Dies lehnt die SVP entschieden ab. Aus Sicht der SVP ist der Zugang zu den Fahrzeugdaten nicht auf dem Verordnungsweg zu gewähren. Der Zugriff auf diese Daten sollte nur mit Zustimmung des Fahrzeughalters oder auf richterliche Anweisung hin erfolgen.

Wiederherstellung verhältnismässiger Strafen: Korrekturen bei «Via sicura»

Weiter sieht der Entwurf Anpassungen bei sogenannten Raserdelikten sowie beim Entzug des Lernfahrausweises bei Neulenkern vor. Die SVP ist erfreut über die nun vorgesehenen Änderungen, welche festhalten, dass die Gerichte die Umstände berücksichtigen und von der Anwendung des Rasertatbestandes absehen können, wenn die Widerhandlung aus Fahrlässigkeit begangen wurde oder kein hohes Risiko eines Unfalls mit schweren Verletzungen oder Tod als Folge bestand.

Zudem soll die Mindestfreiheitsstrafe gestrichen werden, um das Raserdelikt mit der Gefährdung des Lebens entsprechend dem Zivilgesetzbuch in Einklang zu bringen. Schliesslich soll auch die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttätern von 24 auf 6 Monate gesenkt werden. Die Wiederherstellung der Verhältnismässigkeit der Strafen im Strassenverkehr entspricht einer jahrelangen Forderung der SVP. Denn die unverhältnismässige Bestrafung trug nicht zur Sicherheit auf den Schweizer Strassen bei.

Die vorgesehenen Änderungen ermöglichen eine differenziertere Beurteilung von Raserdelikten. Richtigerweise werden die Maximalstrafen nicht gesenkt, wodurch echte Raser und Verkehrskriminelle auch weiterhin entsprechend hart bestraft

werden können. Mit dem vorliegenden Entwurf wird aber endlich auch eine Ungerechtigkeit im Bereich der Neulenkerverbote behoben, denn das aktuelle System bestraft Neulenkerverbote, die eine leichte und später eine schwere Widerhandlung begehen, durch einen temporären Ausweisentzug, während der Ausweis bei einer schweren Widerhandlung gefolgt von einer leichten dauerhaft entzogen wird.

Darüber hinaus wertet die SVP es als positiv, dass der Bundesrat offenbar zur Einsicht gelangt ist und die vorgesehenen Alkoholverbote und Blackboxen, welche er bisher noch nicht in Kraft gesetzt hat, definitiv aus dem Gesetz streichen möchte. Angesichts der erzielten Fortschritte in der Verkehrssicherheit in den letzten 10 Jahren wären solch massive Eingriffe und Kontrollen in keiner Weise zu rechtfertigen gewesen.

Keine Einmischung in die Strassenhoheit der Kantone, solange die Einheitlichkeit gewahrt bleibt

2012 verpflichtete das Parlament den Bundesrat, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen ohne vorgängige Vernehmlassung zu erlassen. Aufgrund massiven Widerstandes der Kantone verzichtet der Bundesrat auf diese Regelung und schlägt nun vor, sich an die bestehenden VSS-Normen zu halten. Der Aufhebungsvorschlag ist aus Sicht der SVP akzeptabel, sofern die VSS-Normen ausreichende Einheitlichkeit in der Schweiz gewährleisten. Denn in jüngster Zeit ist vermehrt zu beobachten, dass besonders im Bereich der Markierungen und Signalisationen von Tempo-30- und Begegnungs-Zonen zunehmend uneinheitliche Signalisationen erfolgen. Dem ist ein Riegel zu schieben, denn um wirksam zu sein, müssen Signalisation und Markierungen überall identisch sein.

Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

Willkürliche Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen lehnt die SVP ab. Ab 2016 hat der Bundesrat auf dem Verordnungsweg für 5 Jahre eine Ausnahme für Formel-E Rennen beschlossen. Die aktuellen Sicherheitsbedingungen lassen jedoch keine Ungleichbehandlung von Elektro- und Verbrennungsfahrzeugrennen rechtfertigen. Dennoch will der Bundesrat das Verbot der Rundstreckenrennen nicht für alle Fahrzeuge aufheben. Zudem führt die Änderung in der vorliegenden Form dazu, dass der Bundesrat bei jeder Ausnahme vom Verbot der Rundstreckenrennen den Umweltschutz berücksichtigen muss. Das bedeutet faktisch ein Verbot von heute in der Regel möglichen Kartrennen oder Rasenrennen mit Motorrädern, bei welchen die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren angetrieben werden. Die vorgesehene Änderung verletzt die Technologieneutralität sowie den Grundsatz der Gleichbehandlung, weshalb die SVP eine generelle Aufhebung des Verbots für Rundstreckenrennen fordert.

Internationale Verträge im Strassenverkehr

Um selbständig völkerrechtliche Verträge abzuschliessen zu können, bedarf der Bundesrat einer expliziten Ermächtigung in einem Gesetz oder in einem von der Bundesversammlung genehmigten völkerrechtlichen Vertrag (Art. 7a RVOG). Aus diesem Grund möchte der Bundesrat mit dem vorliegenden Entwurf explizit eine Ermächtigung aufnehmen, welche es ihm erlaubt, selbstständig internationale Verträge im Strassenverkehr abzuschliessen. Eine entsprechende Bestimmung lehnt die SVP vehement ab. Aus Sicht der SVP hat der Bundesrat auch weiterhin völkerrechtliche Verträge mit erheblicher Tragweite der Bundesversammlung vorzulegen.

Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes

Die Zahl der E-Bikes, die auf unseren Strassen unterwegs sind, ist in den letzten Jahren massiv gestiegen. Allerdings hat auch die Anzahl der Unfälle mit E-Bikes in den letzten Jahren stark zugenommen. Deswegen sind Massnahmen wie das Tragen eines Schutzhelmes und das obligatorische Fahren mit Licht am Tag für E-Bikes mit höherer Geschwindigkeit aus Sicht der SVP sinnvoll.

Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen mit geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

Seit 2008 sind die strafrechtlichen Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit sehr streng. Die nun vorgesehene Änderung sieht eine Lockerung vor. So sollen Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit (z. B. Motorfahräder, E-Bike, Behindertenfahrstühle etc.) wie jene mit motorlosen Fahrzeugen (z. B. Fahrrad) als Übertretungen gelten. Aus Sicht der SVP ist eine Lockerung der Strafen zwar zu begrüssen, jedoch dürfen diese nicht dazu führen, dass solche Fahrzeuge zur Umgehung von Strafen bei angetrunkenem Fahren oder überhöhter Geschwindigkeit genutzt werden.

Darüber hinaus lehnt die SVP eine Ungleichbehandlung von E-Bike-Fahrern und Fahrern ähnlicher Fahrzeuge, die eine ähnliche Gefahr für andere Personen darstellen, ab. Wenn es auch wenig wahrscheinlich ist, dass mit einem Motorfahrrad ein Raserdelikt begangen wird, so ist es trotzdem möglich und muss gleich sanktioniert werden wie alle Raserdelikte, die beispielsweise mit einem kleinen Motorrad begangen werden. Eine Widerhandlung mit einem E-Bike ist genauso gefährlich wie mit einem kleinen Motorroller oder Motorrad. Es ist daher unerlässlich, für ähnliche Widerhandlungen und Risiken ähnliche Strafen vorzusehen.

Teilrevision von 8 Verordnungen im Zusammenhang mit den oben genannten Änderungen

Mit den vorgeschlagenen Änderungen der acht Verordnungen im Zusammenhang mit den zuvor genannten Gesetzesänderungen ist die SVP unter Berücksichtigung der dargelegten Punkte weitestgehend einverstanden. Aus Sicht der SVP ist jedoch bei der Änderung der Verkehrsregelnverordnung (VRV) auf die rückwirkend anzuwendende Pflicht zum Einzug aerodynamischer Spoiler in Städten für bestehende Fahrzeuge zu verzichten, da dies zu unnötigen Mehrkosten führt.

Des Weiteren steht auch die Ordnungsbusse von 30 Franken bei Geschwindigkeitsüberschreitungen mit einem Elektrofahrrad, welche pauschal in Rechnung gestellt und nicht vom Grad der Überschreitung abhängig ist, wie dies im Falle der kleinen Motorräder und Roller der Fall wäre, nicht im Einklang mit dem heutigen Sanktionssystem, das im Bereich des SVG bei Geschwindigkeitsüberschreitungen Anwendung findet. Tatsächlich sieht die geltende Verordnung – für alle Motorfahrzeuge – eine Busse von mindestens 40 Franken vor für eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 1 km/h innerorts und bis zu 240 Franken für eine Überschreitung bis zu 20 km/h; höhere Überschreitungen werden mit straf- und verwaltungsrechtlichen Sanktionen bestraft.

Es wäre willkürlich, E-Bikes bei ähnlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen anders zu behandeln als kleine Motorräder und Roller, weshalb die SVP die bei Änderung der Ordnungsbussenverordnung (OBV) vorgesehenen Strafrahmen ablehnt und verlangt, dass diese neutral über alle Fahrzeugtypen hinweg in das bestehende Sanktionssystem eingepasst werden, wodurch es nicht zu einer Sonderbehandlung für E-Bikes kommt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Emanuel Waeber



Per Mail an: svg@astra.admin.ch

Bern, 11. Dezember 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und der zugehörigen Verordnungen. Gerne nehmen wir dazu im folgenden Brief sowie anhand der Fragebögen in den beiden separaten Word-Dokumenten Stellung (Fragebogen zum SVG/OBG und Fragebogen zu den Verordnungen).

Grundzüge der Vorlage und wesentlichste Änderungsvorschläge

Da das geltende Gesetz technischen Entwicklungen entgegen steht (z.B. automatisierte Fahrzeuge) und es vom Parlament teilweise als zu streng erachtet wird, hat der Bundesrat (BR) nun entsprechende Anpassungen des SVG vorgenommen. Zudem sollen mit dieser Vorlage andere parlamentarische Revisionsaufträge erfüllt und weitere Revisionspunkte sowie Massnahmen auf Verordnungsebene zur Diskussion gestellt werden.

Folgende Änderungen werden im Wesentlichen vorgeschlagen:

- **Förderung umweltfreundlicher Technologien:** Der BR soll die Kompetenz erhalten, für umweltfreundliche Technologien Ausnahmen von den im SVG festgelegten höchstzulässigen Gewichten und der Höchstlänge von Strassenfahrzeugen festzulegen, sofern dadurch die Ladekapazität nicht vergrössert wird.
Auf Verordnungsebene sollen zur Reduktion der CO₂-Emissionen Mehrlängen für aerodynamische Führerkabinen, Heckspoiler und Wasserstofftanks an schweren Nutzfahrzeugen gewährt sowie eine Gewichtskompensation für alternative oder emissionsfreie Antriebe eingeführt werden.
- **Automatisiertes Fahren:** Die Assistenzsysteme der Fahrzeuge werden laufend weiterentwickelt. Sie werden zukünftig in der Lage sein, ein Fahrzeug im Verkehr zu bewegen, ohne dass die/der Fahrzeugführer*in permanent das Fahrgeschehen überwachen muss. Die Verwendung solcher Fahrzeuge und auch die Anpassung der Pflichten der Fahrzeuglenkenden werden in den nächsten Jahren auf internationaler Ebene definiert. Um zeitnah auf solche Entwicklungen reagieren zu können, soll der BR die Kompetenz erhalten, die konkreten Regelungen zu erlassen. Insbesondere soll er festlegen, inwieweit Fahrzeuglenkende von ihren Pflichten entlastet werden können und beispielsweise Nebentätigkeiten nachgehen dürfen. Gleichzeitig werden auch die Rahmenbedingungen festgelegt, die der BR in Ausübung seiner Kompetenz zu beachten hat. Weiter sollen auch Fahrzeuge mit einem Automatisierungs-

system, die gar keinen Fahrer mehr an Bord haben, als Versuchsfahrzeuge in einem beschränkten Rahmen auf öffentlichen Strassen verkehren können.

- **Verkehrssicherheit:** Zur Verbesserung der Sicherheit von E-Bike-Fahrenden sollen diese verpflichtet werden, die signalisierten Geschwindigkeiten einzuhalten, das Licht auch tagsüber einzuschalten und einen Helm zu tragen.
- Weitere Anpassungen:
 - **Die «Via sicura»-Massnahmen sollen punktuell wie folgt angepasst werden:**
 - Bei Raserdelikten sollen die Vollzugsbehörden und Gerichte mehr Ermessensspielraum erhalten, um die Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen und unnötige Härten zu vermeiden. Dazu soll der Automatismus aufgehoben werden, wonach der Rasertatbestand immer als erfüllt gilt, wenn eine der im Gesetz festgelegten Geschwindigkeitsüberschreitungen vorliegt. Zudem soll auf die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr verzichtet und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs von 24 auf 6 Monate gesenkt werden.
 - Die Rückgriffspflicht der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer bei Fahruntfähigkeits- und Raserdelikten soll wieder in ein Rückgriffsrecht umgewandelt werden.
 - Auf die Umsetzung der Massnahmen «Alkohol-Wegfahrsperrern» und «Blackboxen» soll verzichtet werden.
 - Fahrzeughalter*innen sollen das **Gesamtgewicht** ihres Motorfahrzeuges oder Anhängers künftig **jederzeit beim Strassenverkehrsamt ändern** können. Heute ist dies nur einmal jährlich oder bei einem Halterwechsel möglich.
 - Die **Probezeit** soll künftig nur **verlängert** werden, wenn der/dem Inhaber*in der Führerausweis während der Probezeit wegen einer mittelschweren oder schweren Widerhandlung entzogen wird. Verfallen soll der Führerausweis auf Probe künftig nur dann, wenn dessen Inhaber*in während der Probezeit eine weitere mittelschwere oder schwere Widerhandlung begeht. Damit soll dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit besser Rechnung getragen werden.
 - Es soll ausdrücklich erwähnt werden, dass der BR **Ausnahmen vom Sonntags- und Nacht-fahrverbot** festlegen kann.
 - Die **Halterhaftung** im Ordnungsbussengesetz soll auf juristische Personen ausgedehnt werden.

Grundsätzlich sind von der SP Schweiz her die Absichten des BR zu begrüßen: Klimafreundliche Technologien werden gestärkt und die Regelungen für das automatisierte Fahren werden erneuert. Trotzdem sehen wir in folgenden drei Bereichen Handlungsbedarf:

- 1) Anpassungen im Bereich der **Verkehrssicherheit**
- 2) Förderung von **Cargo-Bikes**
- 3) Handlungsbedarf gegen eine potenzielle **Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse**

1) Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit

Den vorgesehenen Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit stehen wir kritisch gegenüber. Einerseits werden wirksame Massnahmen zur Vermeidung einer Fremdgefährdung gelockert (z.B. Regelungen und Strafen zum Schutz vor Rasern und zum Schutz vor Autofahrer unter Alkoholeinfluss), während andererseits gleichzeitig neue Vorschriften für Verkehrsverhalten ergriffen werden, von dem keine Fremdgefährdung ausgeht (z.B. Velohelmpflicht). Damit wird die Verantwortung für die Sicherheit zunehmend zu den Opfern verschoben. Diesen Trend erachten wir als problematisch. Denn die Aufgabe des Staates besteht in erster Priorität darin, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich alle Verkehrsteilnehmenden sicher fortbewegen können und dabei nicht durch Dritte gefährdet werden. Dies im Sinne des in der Bundesverfassung garantierten Grundrechts auf körperliche und geistige Unversehrtheit ([Art. 10 BV](#)). Dabei soll die Eigenverantwortung und die private Freiheit soweit wie möglich gewahrt werden. Wir sind der Meinung, dass durch sichere Infrastrukturen und die strikte Einhaltung der Verkehrsregeln am wirksamsten mehr Sicherheit geschaffen wird.

Das Velo ist zurzeit sehr im Trend. Das ist sehr erfreulich, denn es ist klimafreundlich, platzsparend und leise. Deshalb sollte die weitere Verlagerung zum Velo unbedingt gefördert werden. Mit den in dieser Vernehmlassungsvorlage vorgesehenen Änderungen wird das Velofahren sowohl für Junge als auch für E-Bike-Fahrende aber unattraktiver. Gleichzeitig werden Unfälle nicht an der Quelle vorgebeugt. Wir befürchten, dass damit die Verlagerung hin zum Velo empfindlich geschwächt wird.

Deshalb lehnen wir die Helmpflicht in allen drei vorgeschlagenen Formen ab. Also sowohl für langsame E-Bikes, als auch für Kinder und Jugendliche sowie für Mitfahrende (Begründung siehe unten). Die vorgeschlagene Velohelmpflicht schafft auf den ersten Blick zwar mehr Sicherheit. Aber Erfahrungen aus dem Ausland zeigen Folgendes: Wo eine Velohelmpflicht eingeführt wurde, hat dies zu einer grossen Abnahme des Veloverkehrs geführt (bis zu 40%). Die vorgeschlagene Helmpflicht für langsame E-Bikes und für Jugendliche bis 16 Jahre könnte daher die zurzeit stattfindende Verkehrsverlagerung hin zum Velo gerade wieder ersticken.

Zudem fordern wir die Einführung eines Mindestüberholabstands von 1.5m, wo möglich. Dies soll der Erhöhung der effektiven und empfundenen Sicherheit von Velofahrenden dienen.

Weiter unterstützen wir die Zusatzforderungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) bezüglich Tempo-30-Zonen und obligatorischen Nachschulungen. Denn fast zwei Drittel aller schweren Unfälle ereignen sich innerorts. Dabei waren zwei von drei der im Jahre 2019 innerorts tödlich verunfallten Menschen zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem E-Bike unterwegs. Aktuelle Studien und Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass das Tempo 30 nicht nur ein wirksames und zweckmässiges Instrument zur Rettung von Menschenleben innerorts ist, sondern dies auch einen wesentlichen Beitrag für die anstehenden Herausforderungen in Städten, Agglomerationen und Dörfern leisten – wie Lärmbekämpfung, Wachstum des Fuss- und Veloverkehrs, durchgängig sichere Veloverbindungen, zunehmend ältere Verkehrsteilnehmende, Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger, weniger Trennwirkung durch Strassen, klimaverträgliche Mobilität sowie das Bedürfnis nach mehr Lebensqualität. Für einen zweckmässigen Einsatz von Tempo 30 und den Abbau von Hürden bei der Einführung durch die Städte und Gemeinden gibt es betreffend rechtlicher Rahmenbedingungen grossen Nachholbedarf. Mittelfristig erstrebenswert ist unseres Erachtens innerorts generell Tempo 30. Besonders zu signalisieren wären dabei Streckenabschnitte, auf denen Tempo 50 zulässig ist.

2) Förderung von Cargobikes

Die Absicht des BR, den Einsatz von umweltfreundlichen Technologien insbesondere im Güterverkehr zu erleichtern, ist sehr zu begrüssen. Für kurze Strecken bietet sich hierfür insbesondere das Cargobike an: Es ist klimafreundlich, leise und platzsparend. Hier ist noch ein grosses Potential im städtischen Güterverkehr vorhanden – Cargobikes könnten in den Städten rund die Hälfte der Lieferwagenfahrten ersetzen. Leider erschweren die geltenden Regelungen in der Schweiz aber den Einsatz von Cargobikes unnötig. Diese Regelungen sollten nun endlich überarbeitet werden, was mit der vorliegenden Vorlage aber leider nicht vorgesehen ist. Die nun laufende Revision würde die Chance bieten, um den Cargobikes Hindernisse aus dem Weg zu räumen und die Voraussetzungen zu schaffen, dass diese ohne Wettbewerbsnachteile für den städtischen Güterverkehr eingesetzt werden könnten. Wir schlagen deshalb folgende Anpassungen vor, um Gütertransporte mit den umweltfreundlichen Cargobikes zu erleichtern:

- ⇒ **Erhöhung der Gewichtslimite auf 250 kg (=Angleichung an EU-Limite):** Die Gewichtslimite beträgt heute 200 kg (inkl. Fahrer*in). Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Handelsübliche Cargobikes wiegen etwa 40 kg. Wird eine Person von etwa 80 kg dazugerechnet, verbleiben noch etwa 80 kg Nutzlast. Das ist zu wenig, um rentabel Lieferdienste betreiben zu können.
- ⇒ **Zulassung elektrischer Unterstützung bei Veloanhänger:** Für Velokurierdienste wären Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll, um ihr Lieferservice erweitern zu können. Solche sind in der Schweiz aktuell nicht zugelassen. In Europa sind diese hingegen geprüft und sicher im Verkehr. Es gibt keinen Grund, weshalb sie nicht auch in der Schweiz zugelassen werden sollten.
- ⇒ **Erhöhung der Limite von max. 2 Kindern in Cargobikes mit geschützten Kindersitzen:** Heute bestehen in der Schweiz für die klimafreundliche Mobilität von Familien unnötige Hürden, da in Cargobikes maximal zwei Kinder transportiert werden können. Europaweit sind aber Cargobikes im Einsatz, die für grössere Lasten konzipiert sind und ausreichend Platz haben, um

mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Wir fordern die Aufhebung dieser Limite, diese soll sich neu nach der Anzahl gesicherter Kindersitze im Cargobike richten.

3) Handlungsbedarf gegen eine potenzielle Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse

Der BR sieht vor, die Regelungen für das automatisierte Fahren anzupassen und gleichzeitig Erleichterungen für die Güterfahrzeuge mit elektrischem oder alternativen Antrieb einzuführen. Dagegen wehren wir uns grundsätzlich nicht. Wir möchten an dieser Stelle aber davor warnen, dass dies zu einer möglichen Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse führen kann.

Der autonom fahrende Schwerverkehr auf der Strasse wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene in Zukunft massiv steigern. Denn die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese in Zukunft durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr um einiges kostengünstiger. Fahren die LKWs in Zukunft zusätzlich noch mit nicht-fossiler Energie, wodurch sie eine tiefere bzw. keine LSVA entrichten müssen, wird der Strassengüterverkehr noch günstiger. Es wird für die Schiene sodann schwierig, wenn nicht sogar unmöglich, Schienengütertransport konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue, korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat bereits vor längerer Zeit klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert werden sollen. Auch wenn der Strassengüterverkehr künftig mit sauberen Energien unterwegs sein sollte, ist eine Rückverlagerung auf die Strasse nicht erstrebenswert. Dies auch, weil auch mit der Nutzung von sauberer Energie die Güter auf der Schiene immer noch energieeffizienter unterwegs sind. Zudem würde dies zu mehr Verkehr, Strassenlärm und Stau führen und es würde eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende darstellen. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.

Weiter Ausführungen, Anliegen und Forderungen können Sie den beiden beiliegenden Fragebögen entnehmen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input checked="" type="checkbox"/> Übrige (Partei)
Absender: SP Schweiz / Theaterplatz 4 / 3011 Bern (Claudia Alpiger, Politische Fachsekretärin SP Schweiz, claudia.alpiger@spschweiz.ch)
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die SP begrüsst diese Änderung mit Nachdruck. Sie begünstigt die Umstellung auf elektrisch betriebene Lieferwagen. Dies ist nötig, um den CO ₂ -Ausstoss im Güterverkehr zu senken. Wichtig ist dabei aber, dass die Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene weiterhin gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder gar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die Rollende Landstrasse (RoLa) kompatibel sein.		

2. Automatisiertes Fahren

<p>2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Grundsätzlich sind wir mit den neuen Anpassungen im Bereich des automatisierten Fahrens einverstanden. Wir sind allerdings der Meinung, dass in diesem Zusammenhang weitere/zusätzlich Rahmenbedingungen festgelegt werden müssen. So darf automatisiertes Fahren – ergänzend zur Verkehrssicherheit, die nicht beeinträchtigen werden darf – auch nicht dazu führen, dass die Bewegungsfreiheit von anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Fussgänger*innen und Velofahrer*innen) eingeschränkt wird oder gar eine Verdrängung infolge individuellem Unsicherheitsgefühl stattfindet. Die Automatisierung muss sich den Möglichkeiten des Langsamverkehrs anpassen – und nicht umgekehrt.</p> <p>Generell sollen unserer Meinung nach Bewilligungen zum automatisierten Fahren und Fahrversuchen mit den Zielen für einer nachhaltigen Mobilität abgestimmt werden und dürfen nicht im Widerspruch zu diesen stehen.</p> <p>Weiter müssen Haftungslücken ausgeschlossen werden. Bei nicht abgedeckten Schäden aufgrund allfälliger Lücken in der Gesetzgebung soll der Staat mit einem Versicherungsfonds einspringen.</p> <p>Letztlich müssen Hersteller ergänzend zum Fahrmodusspeicher ebenfalls verpflichtet werden, Einblick in die Programmierung und Algorithmen zu gewähren, wenn diese im Sicherheitsinteresse der Öffentlichkeit liegen. Die Verpflichtung soll auch eine Kooperation bei der Auswertung bei Unfallsituationen oder Beinahe-Unfällen beinhalten.</p> <p>Wie bereits im Begleitbrief ausgeführt, wird der autonom fahrende Schwerverkehr die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Ein grosser Teil der Lohnkosten fallen durch die selbstfahrenden Lastwagen weg und wenn die LKW zusätzlich noch emissionsfrei sind und somit keine oder eine verringerte LSVA tätigen müssen, wird es für die Schiene schwierig, Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten.</p> <p>Ohne neue, korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben – was im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik steht. Denn selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Rückverlagerung auf die Strasse nicht erstrebenswert, da dies wiederum zu mehr Verkehr, Lärm und Stau führen würde. Zudem stellt dies eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Es braucht deshalb im Zusammenhang mit der Automatisierung längerfristig neue Massnahmen, um einer Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.</p>		
<p>3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Entwicklung in Richtung Automatisierung bringt nebst Risiken auch Chancen für die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz mit sich. Zudem findet diese Entwicklung hin zu einer stärkeren Automatisierung unabhängig von der Schweiz statt – sie wird global vorangetrieben. Es müssen deshalb die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Verantwortung der Fahrzeuglenker auch an Fahrzeug, Hersteller, Prüfer etc. übertragen zu können. Es ist grundsätzlich begrüßenswert, wenn der Bundesrat in der Entwicklung eine aktive Rolle einnimmt und eine rechtliche Basis schafft, um im eigenen Land das technische Know-how aufzubauen und mit kontrollierten Versuchen ausreichend Erfahrungen zu sammeln und vom technischen Fortschritt schliesslich auch profitieren zu können.</p>
--	---

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können?
(Art. 25a Abs. 3 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Auch mit dieser Änderung sind wir einverstanden (siehe dazu Bem. zu Frage 3). Zudem bringen Fahrzeuge, die auf einer bestimmten Strecke ohne Fahrzeugführer*in verkehren können, neue Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. So könnten z.B. heute nicht rentable Linien in peripheren Gebieten günstiger betreiben werden, was das öV-Angebot stärken und erweitern kann.</p>		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
(Art. 25a Abs. 4 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>--</p>		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
(Art. 25b E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Grundsätzlich sind wir mit den aufgeführten Rahmenbedingungen einverstanden. Unserer Meinung nach garantieren diese aber noch nicht ausreichend Einblicke in die Entstehung von Unfällen. Zusätzlich zum Fahrmodusspeicher braucht es noch weitere Datenspeicher (bzw. den Zugang zu den bereits erhobenen Daten), die es erlauben, Rückschlüsse zur Funktionsweise des Automatisierungssystems zu zie-</p>		

hen.		
7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind damit einverstanden, dass das ASTRA bei Versuchen Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann. Solche Versuche sind wichtig, um das entsprechende Know-how im Bereich der Automatisierung zu schaffen.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind nicht damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaber*innen eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird. Wir finden eine strengere Probezeit gerechtfertigt. Dies aufgrund der mangelnden		

Verkehrserfahrung und den überproportional hohen Unfallzahlen bei Neulenkern*innen sowie auch zum Eigenschutz (Jugendschutzmassnahme) und zum Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmenden. Die bisherige Regelung hat auch eine präventive Wirkung, sie ist einfach kommunizierbar und lädt nicht dazu ein, sich an die Grenze des Unerlaubten «heranzutasten».
--

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind mit dieser Änderung nicht ganz einverstanden. Denn wir sind der Meinung, dass eine solche Änderung zum aktuellen Zeitpunkt nicht «missbrauchssicher» umgesetzt werden kann. Dafür werden heute immer noch zu wenig Schwerverkehrskontrollen durchgeführt. Mit dieser Änderung – ohne verschärfte Kontrollen – können LSVA-Zahlungen vermieden werden (z.B., wenn das Fahrzeug kurzfristig weniger schwere Ladungen mitführt und dadurch das Gewicht ändert, jedoch dann zeitweise doch vollbeladen fährt). Ob ein Fahrzeug voll beladen ist oder halb leer fährt, führt praktisch zu denselben Belastungen für das Strassennetz, zur selben Lärmbelastung, zu ähnlich hohen CO2-Emissionen etc. Deshalb sind wir der Meinung, dass Lastwagen, die in der Regel 40 Tonnen mitführen, nicht von der LSVA befreit werden, nur weil sie kurzfristig weniger stark beladen sind und ihr Gewicht entsprechend anpassen. Um eine missbrauchssichere Umsetzung zu gewährleisten, sollte der Bund also mehr Mittel in die Kontrollen investieren (welche von den Kantonen durchgeführt werden). Zudem beantragen wir, dass mindestens ein Monitoring eingerichtet werden soll.		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie bereits in der parlamentarischen Phase hinsichtlich der Motion 17.3632, ist die SP auch weiterhin gegen die Gewährung eines grösseren Ermessensspielraums bei der Beurteilung von «Raserdelikten». Ein Ermessensspielraum bestand bereits vorher, indem die Richter bedingte oder unbedingte Urteile aussprechen konnten. Eine solche Abschwächung sendet eine unerwünschte Botschaft an potenzielle Raser*innen. Zudem wurde die Volksinitiative «Schutz vor Rasern» (12.053) aufgrund des strengen Gegenvorschlages zurückgezogen. Wir sind der Meinung, dass eine Änderung nach so kurzer Zeit den Volkswillen missachten würde.		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: (siehe Bem. zu Frage 12)		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: (siehe Bem. zu Frage 12)		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir finden es sinnvoll, dass durch den Rückgriff des Versicherers auf die fehlbare Person ebendiese die Konsequenzen des Schadens selbst tragen muss, weil dadurch das Verhalten bestraft wird und dies von künftigen Raserdelikten abschreckt. Die nun vorgeschlagene Regelung wäre eine Abschwächung des Schutzes vor Raser*innen. Sie birgt das Risiko, dass Raser*innen ein Versicherungsangebot finden, welches das Rasen finanziell absichert.		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wenn es um die Unversehrtheit und den Schutz der Bürger*innen gegenüber Dritten geht, hat der Staat eine besonders hohe Pflicht. Bei Raser*innen und wiederholten Blaufahrer*innen besteht ein grosses Rückfallrisiko. Davor sollten Unbeteiligte geschützt werden.		

<p>Um Kosten zu sparen, sollte stattdessen der Verursacher-Anteil erhöht werden. Von Personen, die mutmasslich mehrfach das Leben der übrigen Verkehrsteilnehmenden gefährdet haben, darf man unseres Erachtens verlangen, dass sie sich mit grösseren Geldbeträgen an der Massnahme beteiligen, wenn sie nicht auf das Autofahren verzichten wollen. Im Gegenzug wird ihnen zugestanden, trotz höchst zweifelhaftem Verhalten noch einmal eine Chance zum Lenken eines Motorfahrzeuges zu erhalten. Für die potenziellen Opfer bedeuten Blackboxen oder Alkoholverbote eine notwendige doppelte Absicherung, bei Rückfälligkeit oder Fehleinschätzung sind dies eher Begutachter*innen.</p>
--

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: (siehe Bem. zu Frage 17)</p>		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

<p>18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüßen es sehr, dass ausdrücklich festgehalten werden soll, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann. Wir möchten an dieser zudem beantragen, dass der Bundesrat diese Kompetenz zur Festlegung von Ausnahmen so restriktiv wie möglich handhaben soll.</p>		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

<p>19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: --</p>		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

<p>20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen</p>
--

vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bisher haben in der Schweiz erst in Zürich und Bern Formel-E-Rundstreckenrennen stattgefunden. Die durchführende Firma hat nach dem Rennen in Bern Konkurs angemeldet und die Gläubiger mussten mehrere Hunderttausend Franken Verluste hinnehmen. Diese Geschichte zeigt, dass eine Durchführung von Formel-E-Rennen in der Schweiz nur dann möglich ist, wenn diese durch die öffentliche Hand mitfinanziert werden. Entgegen der vielleicht oft vorherrschenden Meinung, dass solche Formel-E-Rennen einen Beitrag zur Reduktion der CO ₂ -Emissionen darstellen, führen auch diese zu einem enormen CO ₂ -Ausstoss. Man betrachte nur schon mal die Transporte unzähliger Betonelementen, dem Auf- und Abbau der Fussgängerinseln, der grossen Zahl von Privatautos der Zuschauer*innen, die Helikopterflüge zwecks Bildaufnahmen usw. Obwohl der Anlass ein Millionenpublikum erreicht hat, verpufft der damit erhoffte Werbeeffekt für Elektroautos in der Regel rasch. Zudem geht bei der Debatte um den wirtschaftlichen Nutzen solcher Events oft vergessen, dass diese nicht gratis sind. Dies insbesondere auch unter Berücksichtigung der Einschränkungen für die Bevölkerung und das Gewerbe. Die langen Auf- und Abbauarbeiten haben zudem massive negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr und die Verkehrssicherheit. Deshalb fordern wir den Bundesrat auf, auf die dauerhafte Bewilligungsmöglichkeit von Streckenrundrennen von Formel-E-Fahrzeugen zu verzichten. Es gibt andere Möglichkeiten, um für Elektroautos zu werben und diese bei der Bevölkerung beliebter zu machen.		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag: --

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

¹ SR 0.741.531.951.4



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

Per Mail: svg@astra.admin.ch

Bern, 8. Dezember 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Allgemeine Einschätzung / Konkrete Anliegen

Der Schweizerische Städteverband und seine Mitglieder, die mit ihrer Verkehrspolitik eine Balance zwischen Erreichbarkeit und Lebensqualität anstreben, begrüßen die Stossrichtungen des strassenverkehrsrechtlichen Reformpakets grundsätzlich.

Der SSV und die Städte unterstützen die zusätzlichen **Möglichkeiten zur Förderung umweltfreundlicher Antriebstechnologien, insbesondere für den Warentransport**. Sie sind aber der Auffassung, dass sich «Boni» für den Einsatz umweltfreundlicher alternativer Antriebe auf technische Zugeständnisse beschränken sollten. Sie bergen weniger Risiken für die Verkehrssicherheit als die zur Diskussion gestellten Lockerungen bei den Arbeits- und Ruhezeiten. Ausdrücklich bedauert der SSV, dass diese Vorlage nicht auch die Erleichterungen für den Betrieb von Cargovelos enthält, die er im Februar 2020 dem UVEK und dem ASTRA unterbreitet hat und die auf einer Studie der Städtekonferenz Mobilität zu Handlungsfeldern in der urbanen Logistik basieren. Er schlägt deshalb vor, die Vorlage entsprechend zu ergänzen.

Den vorgesehenen **Rahmenbedingungen für Feldversuche zum automatisierten Fahren** steht der SSV positiv gegenüber. Er begrüsst es, dass damit insbesondere auch Versuche in der Art vereinfacht werden sollen, wie sie unter anderem von städtischen Verkehrsbetrieben mit autonomen Shuttles lanciert wurden. Er ist aber der Auffassung, dass der Bund oder die Kantone zu verpflichten sind, vor der



Erteilung entsprechender Bewilligungen die Städte und Gemeinden zu konsultieren, auf deren Gebieten solche Versuche durchgeführt werden sollen. Dies, um sicherzustellen, dass diese ihre lokalen Kenntnisse einbringen können. Dass kommunale Trägerschaften selber solche Versuche anstossen, dürfte künftig die Ausnahme sein und nicht die Regel. Zudem regt der SSV an, den Bund zu verpflichten, diese Versuche zu dokumentieren, auszuwerten und deren Inhalte sowie Erkenntnisse allgemeinverständlich publik zu machen.

Die **Verkehrssicherheit** ist dem Städteverband und seinen Mitgliedern ein grosses Anliegen. Sie streben aber danach, die zur Diskussion gestellten Punkte basierend auf einer umfassenden Güterabwägung zu beurteilen. In Bezug auf den zu fördernden Veloverkehr sind die Gesichtspunkte der Sicherheit und der Einfachheit des Velofahrens einander gegenüberzustellen. Selbstverständlich ist es auch dem SSV ein Anliegen, die Zunahme der E-Bikes und der damit verunfallten Personen voneinander zu entkoppeln. Eine Helmpflicht würde aber nicht nur den angestrebten Umstieg von Personen auf E-Velos bremsen, die heute weniger umweltfreundliche und flächeneffiziente Verkehrsmittel benützen. Sie würde auch die Attraktivität dieses klimaschonenden, flächeneffizienten und der hügeligen bis gebirgigen Topografie der Schweiz in ausgesprochenem Masse angepassten Verkehrsmittels beeinträchtigen. Diese besteht darin, dass es sich einfach benützen lässt – auch und gerade als substantzieller Bestandteil intermodaler Transportketten.

Basierend auf dieser Abwägung unterstützt der SSV zwei der vorgeschlagenen Massnahmen: das Fahren mit Licht auch am Tag und das Einhalten der Höchstgeschwindigkeiten. Die vorgesehene Helmpflicht für die Benutzerinnen und Benutzer auch von langsamen E-Bikes sowie von velofahrenden Kindern bis 16 Jahre lehnt er im Einvernehmen mit dem grössten Teil seiner Mitglieder aber ab. Der Entscheid, einen Helm zu tragen oder nicht, soll weiterhin den Benutzerinnen und Benützern bzw. den Erziehungsberechtigten überlassen werden. Statt auf verpflichtende zusätzliche Ausrüstung setzt der SSV auf bessere Infrastrukturen für Velofahrerinnen und Velofahrer, wie sie basierend auf dem Veloweggesetz vorgesehen sind. Bezeichnenderweise verfolgen Staaten, in denen das Velo einen beträchtlichen Teil der Verkehrsleistung übernimmt, diese Strategie – zum Beispiel die Niederlande oder Dänemark. Weitere Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei allen Velofahrerinnen und Velofahrern sind Instrumente bei stärkeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, die dazu beitragen, Unfälle zu vermeiden – insbesondere Abbiegeassistenten für Lastwagen.

Eine Helmpflicht auch für langsame E-Bikes würde den Veloverleihsystemen in den Städten massiv schaden, deren Flotten wegen den topografischen Herausforderungen zum grössten Teil aus solchen Fahrzeugen bestehen. Müssten diese Velos oder ihre Stationen mit Helmen bzw. Helmdepots ausgestattet werden, hätte das beträchtliche Mehrkosten zur Folge. Und dass Benutzerinnen und Benutzer lediglich für jene Abschnitte, auf denen sie mit Leihvelos unterwegs sind, einen Helm mitführen, ist unwahrscheinlich. Dadurch würden diese Systeme grundsätzliche infrage gestellt.

Bei den **Raserdelikten** unterstützt der Städteverband die Stossrichtung, wonach den Strafgerichten ein grösserer Ermessensspielraum gewährt und die Mindeststrafe von einem Jahr aufgehoben werden sollen. Er wendet sich aber dezidiert gegen weitere Aufweichungen einschlägiger Bestimmungen, zumal nach wie vor zahlreiche junge Lenkerinnen und Lenker mit sehr leistungsstarken Automobilen und Motorrädern unterwegs sind. Würden die bestehenden Sanktionsmöglichkeiten verwässert, würde das Risiko massiver Geschwindigkeitsübertretungen wieder erhöht, was zu verhindern ist.



Bei den **Rundstreckenrennen** unterstützt der SSV die vorgesehenen Ausnahmegewilligungen von der Regel, dass solche Anlässe in der Schweiz verboten sind, zumal diese Ausnahmen Rennen von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben betreffen sollen. Er ist aber der Auffassung, dass die Kantone nach dem jeweiligen Placet des Bundesrates wie bei Versuchen für automatisiertes Fahren die betroffenen Städte und Gemeinden konsultieren müssen, bevor sie Bewilligungen für solche Anlässe erteilen. Auch in diesen Fällen sind nicht nur Gesuche von Städten zu erwarten, und es ist wichtig, dass bei deren Beurteilung lokale Kenntnisse einfließen.

Ausdrücklich positiv wertet der Städteverband die Absicht, die **Halterhaftung im Ordnungsbussengesetz auf juristische Personen auszudehnen**. Diese Reform wird es erleichtern, Verstösse gegen das Strassenverkehrsgesetz und die nachgeordneten Erlasse durch Lenker von Geschäftsfahrzeugen zu ahnden.

Ebenfalls einverstanden ist der Städteverband mit dem weiteren Vorgehen zur künftigen **Regulierung von Fahrdiensten** (Motionen Nantermod und Derder). Er legt aber Wert darauf, dass Praktikerinnen und Praktiker aus Städten in die Erarbeitung des vorgesehenen Fachberichts einbezogen werden, mit dem die Thematik im Hinblick auf mögliche künftige Rechtsanpassungen vertieft werden soll.

Schliesslich regt der SSV an, bereits im Zuge dieser Revision von strassenverkehrsrechtlichen Bestimmungen auch eine **Handhabe gegen Lärmbelästigungen** durch manipulierte Fahrzeugteile und Auspuffanlagen zu schaffen, die in jüngster Zeit zugenommen haben.

Anträge

Basierend auf diesen Einschätzungen und Anliegen ersuchen wir Sie insbesondere, die von Ihnen konkret vorgesehenen Rechtsanpassungen wie folgt zu ergänzen bzw. zu modifizieren:

- ▶ **Betroffene Städte und Gemeinden vor Bewilligungen für Versuche mit automatisiertem Fahren konsultieren:** Die vorgeschlagenen Art. 25d Abs. 1 und 3 SVG sind wie folgt zu ergänzen:
Abs. 1: Das Astra kann befristete Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem bewilligen. *Sofern sich diese nicht auf Nationalstrassen 1. und/oder 2. Klasse beschränken, sind vorgängig die betroffenen Kantone, Städte und Gemeinden zu konsultieren. ((...))*
Abs. 3: Es kann den Entscheid, die den regionalen Rahmen nicht übersteigen, im Einzelfall den Kantonen übertragen. *Diese konsultieren vorgängig die betroffenen Städte und Gemeinden.*
Art. 4: *Das Astra sorgt dafür, dass befristete Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem dokumentiert, ausgewertet und der Öffentlichkeit in einer allgemein verständlichen Weise transparent gemacht werden.*

- ▶ **Keine Helmtragspflicht für Fahrerinnen und Fahrer langsamer E-Bikes sowie für velofahrende Kinder unter 16 Jahren:** Art. 3 Abs. 2e VRV ist beizubehalten. Der bestehende Text ist zu belassen: «(Von der Helmtragspflicht sind ausgenommen) Personen auf Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis maximal 25 km/h wirkt.» Auf die zur Diskussion gestellte Helmtragspflicht für velofahrende Kinder unter 16 Jahren ist zu verzichten.



- **Betroffene Städte und Gemeinden vor Bewilligungen für Rundstreckenrennen und andere motor- und radsportliche Veranstaltungen konsultieren:** Der vorgeschlagene Art. 52 Abs. 2 SVG ist wie folgt zu ergänzen:

Art. 2: Andere motor- und radsportliche Veranstaltungen auf öffentlichen Strassen, ausgenommen Ausflugsfahrten, sowie vom Verbot ausgenommene Rundstreckenrennen bedürfen der Bewilligung der Kantone, deren Gebiet befahren wird. *Die Kantone konsultieren vorgängig die betroffenen Städte und Gemeinden.*

Für die Anträge zu den gewünschten Ergänzungen in Bezug auf Abbiegeassistenten, Cargobikes und zur Lärmbekämpfung sowie für unsere weiteren detaillierteren Bemerkungen verweisen wir auf unsere Äusserungen in den beiden Fragebögen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Stv. Direktor

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Martin Flügel

Beilagen: erwähnt

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: Schweizerischer Städteverband Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Schweizerische Städteverband und die Städte sind mit diesen Bestimmungen grundsätzlich einverstanden. Sie postulieren aber im Art. 25d zwei Ergänzungen. <i>Erstens: Bevor das ASTRA solche Bewilligungen erteilt, die nicht nur Nationalstrassen 1. und/oder 2. Klasse betreffen, sind vorgängig die betroffenen Kantone, Städte und Gemeinden zu konsultieren. Im Falle der regionalen Versuche sind die Kantone zu verpflichten, vorgängig die Städte und Gemeinden zu konsultieren.</i> <i>Zweitens: Aufgrund seiner eigenen Auseinandersetzung mit dem Thema der automatisierten Mobilität ist der Schweizerische Städteverband zudem der Auffassung, dass solche befristeten Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem an eine Dokumentierungspflicht geknüpft werden sollten, damit die Erkenntnisse erfasst, zusammengeführt, ausgewertet und der Öffentlichkeit in einer allgemein verständlichen Weise transparent gemacht werden können.</i>		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Damit ist die Verhältnismässigkeit besser gewährleistet.</i>		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Ra- serdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Aufgrund der in unter Punkt 12 und 13 angeführten Anpassungen nicht nötig, unge- wollte Härten müssen nun über den neu geschaffenen Ermessensspielraum abgefe- dert werden. Wenn das Gericht feststellt, dass es sich wirklich um ein Raserdelikt handelt, muss dieses auch entsprechend geahndet werden. Sonst kommt es zu einer «kumulierten» Entlastungen, was den Charakter der Sanktionierung verwässert.</i>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme /

		nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Zusätzliche und nicht nötige Verwässerung von Raser- und FiaZ-Delikten, welche hohe Schadenpotenziale aufweisen.</i>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Im Interesse der Verkehrssicherheit sollte diese gesetzliche Grundlage nicht abgeschafft werden. Aufgrund des technischen Fortschritts und der Digitalisierung sowie von Erfahrungen in anderen Ländern, auf die zurückgegriffen werden kann, dürfte sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis verbessern.</i>		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Im Interesse der Verkehrssicherheit sollte diese gesetzliche Grundlage nicht abgeschafft werden. Aufgrund des technischen Fortschritts und der Digitalisierung sowie von Erfahrungen in anderen Ländern, auf die zurückgegriffen werden kann, dürfte sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis verbessern.</i>		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Der Schweizerische Städteverband und die Städte sind mit diesen Bestimmungen grundsätzlich einverstanden. Sie postulieren aber eine Ergänzung für Art. 52 Abs. 2: In diesem ist festzuhalten, dass die Kantone vor der Erteilung von entsprechenden Bewilligungen die betroffenen Städte und Gemeinden zu konsultieren haben.</i>		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Weitere Bemerkungen und Änderungsbedarf:

Wir gestatten uns den Hinweis auf weiteren Änderungsbedarf im SVG aufzuzeigen und zu beantragen:

Massnahmen zur Lärmbekämpfung im Strassenverkehr (Wirksameres Vorgehen gegen manipulierte Abgassysteme)

Die Lärmproblematik im Strassenverkehr durch illegale und manipulierte Fahrzeugteile wie Auspuffanlagen hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen und ist zu einem öffentlichen Ärgernis geworden. Zahlreiche Gesetzeslücken und Unklarheiten erschweren es, dagegen vorzugehen. Insbesondere fehlen klare gesetzliche Grundlagen und Vorgaben für die Lärmmessung sowie der Messmittel. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Kurzfristig kann in diesem Bereich eine sehr wirkungsvolle präventive Massnahme eingeführt werden. Zur Lärmbekämpfung soll im SVG eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, welche es den Administrativbehörden ermöglicht, fehlerhaften Fahrzeugführern von manipulierten Abgasanlagen den Führerausweis im Sinne eines Warnungsentzuges zu entziehen. Zudem soll die Polizei beauftragt werden, Führerausweise entsprechend sofort abzunehmen. Diese Möglichkeit bestand schon früher einmal in Art. 54 Abs. 3 a SVG. Hiermit könnte eine präventive Wirkung erzielt werden.

Einführung von Totwinkel-Assistenten (Abbiegeassistenten) für schwere Motorwagen (Lastwagen, Reiseautos etc.)

Immer wieder kommt es zu schweren Unfällen beim Rechtsabbiegen von Lastwagen, welche parallelfahrende Velofahrende übersehen. Meistens enden diese Unfälle tödlich. Diesbezüglich wird eine beschleunigte Anpassung des nationalen Rechts an das europäische Recht beantragt (vgl. die Verordnung (EU) Nr. 2019/2144 des europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1-40).

Die technischen Möglichkeiten zur Beseitigung des «toten Winkels» bestehen bereits heute (Kostenpunkt rund ca. max. CHF 2000.-). Daher wäre eine kürzere Übergangsfrist als diejenige der EU zu fordern.



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB Seilerstrasse 4 Postfach 3001 Bern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus Sicht der SAB stellen autonom fahrende Fahrzeuge ein Potenzial insbesondere für die Berggebiete und ländlichen Räume dar. Der Testlauf von Postauto Schweiz in Sion hat dies z.B. für den Innerortsverkehr bestätigt. Die Digitalisierung bietet weitere Potenziale für die Mobilität der Zukunft. Diese Potenziale gilt es zu nutzen. Der neue Mobilfunkstandard 5G erlaubt mit seiner kurzen Latenzzeit gerade dies. Zahlreiche weitere Anwendungen sind denkbar wie z.B. Shuttlebusse für Schülerinnen und Schüler, für Senioren und für Touristen.		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind mit dieser Kompetenzdelegation an den Bundesrat einverstanden, da sich die technologischen sehr rasch weiter entwickeln.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Umsetzung von Via Sicura ist zu weit gegangen und hat die Automobilisten a priori zu Straftätern abgestempelt. Die Strafmasse stehen in keinem Verhältnis zu anderen Straftaten. Die vorliegenden Anpassungen stellen einen begrüssenswerten Schritt dar. Die Gerichte sollen die Umstände des Einzelfalls in die Urteilsfindung einbeziehen können.		
13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern



Per E-Mail an: svg@astra.admin.ch

11. Dezember 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen: Stellungnahme economiesuisse

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. August haben Sie uns eingeladen, zur Teilrevision des Strassenverkehrsrechts Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Schweizer Wirtschaft vertritt economiesuisse rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt etwa zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie zahlreiche Einzelfirmen. Alle diese Mitglieder sind an einem leistungs- und innovationsfähigen sowie nachhaltig finanzierten Gesamtverkehrssystem interessiert.

Grundsätzlich bewertet economiesuisse die wirtschaftsrelevanten Änderungsvorschläge im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage als positiv. Insbesondere die pragmatischen Erleichterungen im Schwerverkehr sind zu begrüßen. Sie dürften eine schnelle Marktdurchdringung mit emissionsarmen und emissionsfreien Antriebstechnologien vereinfachen. Der Regulierungsrahmen sollte die Technologiewahl für die Erreichung der Dekarbonisierung allerdings immer möglichst offenlassen – auch konventionelle Antriebssysteme werden durch Effizienzsteigerungen und alternative Treibstoffe einen wichtigen Beitrag leisten. Entscheidend ist die klimafreundliche Herstellung der Treibstoffe. Darüber hinaus sehen wir die Änderungen im Bereich des automatisierten Fahrens als sinnvoll an. Die fortschreitende technologische Entwicklung erfordert diesbezüglich eine flexible Handhabung und die Schaffung der richtigen Freiräume zum richtigen Zeitpunkt. Während die Vernehmlassungsvorlage bei diesen Aspekten der technologischen Innovation sinnvolle Änderungen beinhaltet, fehlen leider gewisse Änderungen, die auch innovative Geschäftsmodelle fördern würden. Konkret betrifft dies die ausgebliebene Umsetzung der Motionen 16.3066 und 16.3068 (etc.) und die weiterhin hohen Hürden für den berufsmässigen Personentransport. Hier spricht sich economiesuisse dafür aus, dass dem Parlament zumindest ein Lösungsvorschlag zur Diskussion unterbreitet wird.

Die ausführliche Begründung dieser Position finden Sie nachfolgend sowie in den beiliegenden Fragebogen. Da die weiteren Änderungsvorschläge im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage (Via Sicura, e-Bikes) nicht direkt wirtschaftsrelevant sind, verzichtet economiesuisse auf eine Stellungnahme zu diesen Aspekten.

Wichtige und sinnvolle Anpassungen für alternative und emissionsfreie Antriebe

economiesuisse befürwortet die Grundausrichtung der Vernehmlassungsvorlage im Bereich der umweltfreundlichen Technologien: Fahrzeuge im Schwerverkehr, die auf emissionsarme oder emissionsfreie Antriebe setzen, sollen bezüglich Gesamtgewichts und Ladekapazitäten grundsätzlich nicht benachteiligt werden. Damit kann die Marktdurchdringung mit solchen Fahrzeugen schneller stattfinden und eine Verzerrung von Investitionsentscheidungen bei der Neubeschaffung wird verhindert. Besonders zu erwähnen ist auch, dass der Bundesrat die in diesem Jahr gestartete Markteinführung von Wasserstoff-Lastwagen durch vorgezogene Anpassungen auf Verordnungsebene erleichtern will. Dies ist ein pragmatischer Schritt, den es positiv zu würdigen gilt. Ebenso ist es sehr sinnvoll, dass alternativ angetriebene Lieferwagen einem zulässigen Gesamtgewicht von 4.25 Tonnen anstatt 3.5 Tonnen unterstehen sollen. Allerdings müssten diese Erleichterungen durchgehend für alternative *und* emissionsfreie Antriebe gem. Art. 9a E-VTS zugänglich gemacht werden (insb. Befreiungen / Erleichterungen von der Schwerverkehrsabgabe). Andernfalls dürfte sich der Impuls für eine schnelle Reduktion der Emissionen aus dem Strassengüterverkehr nicht im erhofften Ausmass realisieren lassen.

Ganz allgemein sind die neuen Vorschriften in dem Sinne technologieneutral umzusetzen, dass Emissionseinsparungen nicht nur bei batterie- und wasserstoffbetriebenen Elektromotoren, sondern auch bei alternativen Treibstoffen erleichtert werden sollen. Ansonsten geht ein grosser Hebel für die Marktdurchdringung mit emissionsärmeren Technologien verloren.

Passende Voraussetzungen für die Automatisierung und Vernetzung des Strassenverkehrs

Auch im Bereich des automatisierten Fahrens beinhaltet die Vernehmlassungsvorlage aus der Sicht von economiesuisse zielführende Anpassungen. Die punktuellen Ausnahmen von der Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflicht sind sicher sinnvoll, ebenso die gezielte Schaffung von Experimentier-Räumen für vollautomatisiertes Fahren. Bei den erforderlichen Nachweisen für eine ausreichende Sicherheit im Testbetrieb oder für die Zulassung automatisierter Systeme ist derweil eine Abstimmung auf die internationale Entwicklung besonders wichtig. Bei der Bearbeitung von externen Daten durch automatisierte Systeme braucht es ausserdem klare Anhaltspunkte, wann aus Sicht des Bundesrats die Integrität und Zuverlässigkeit gewährleistet sind. Eine risikobasierte Handhabung wäre hier sicher zielführend und würde verhindern, dass zumindest für den Testbetrieb unbeabsichtigte Hürden entstehen.

Betreffend Fahrmoduspeicher stellt sich die Frage, ob diese Vorschrift im Rahmen der vorliegenden Revision bereits zielführend ist. Die Vernehmlassungsvorlage zielt vor allem darauf ab, die Rahmenbedingungen für vollautomatisierte Fahrzeuge in einem einfachen und sicheren Testbetrieb unter kontrollierten Bedingungen abzustecken. Der «Fahrtenschreiber» erscheint unter diesem Gesichtspunkt noch nicht unbedingt nötig und dürfte wohl erst relevant werden, wenn sich die serienmässige Markteinführung abzeichnet.

Der Umgang des Bundesrats mit den Fragestellungen rund um die Vernetzung des automatisierten Verkehrssystems erscheint ebenfalls massvoll und zielführend: Themen wie die IT-Sicherheit müssen in einem breiteren Kontext des Internet of things analysiert und bearbeitet werden. Es wird auch begrüsst, dass der Bund die straf- und zivilrechtlichen Fragen für Schadensfälle im erläuternden Bericht zwar adressiert, aber vorerst auf Eingriffe verzichtet. Diese Aspekte sind sicher sehr relevant, dürften aber in absehbarer Zeit noch nicht zum Tragen kommen.

Letztlich sei erwähnt, dass für die erfolgreiche Markteinführung von automatisierten Fahrzeugen nicht nur die Bestimmungen des Strassenverkehrsrechts ausschlaggebend sein werden, sondern auch infrastrukturseitige Voraussetzungen, wie beispielsweise moderne und leistungsfähige Mobilfunknetze der fünften Generation. Hier besteht aus Sicht von economiesuisse weiterhin Nachholbedarf, was die Rahmenbedingungen angeht.

Ausgebliebene Umsetzung parlamentarischer Vorstösse zum berufsmässigen Personen- transport

Für ein modernes, leistungsfähiges und umweltfreundliches Gesamtverkehrssystem zählt nicht nur die technologische Innovationsfähigkeit, sondern auch die Innovationsfähigkeit hinsichtlich der Geschäftsmodelle. Hier besteht aus der Sicht von economiesuisse Nachholbedarf und es werden im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage Chancen verpasst: Die Anpassung der Vorschriften für den berufsmässigen Personentransport wurde vom Parlament mehrfach im Grundsatz abgesegnet (insb. Motionen 16.3066, 16.3068 und 17.3924). Dass der Bundesrat mit dem Verweis auf einzelne Stakeholder-Veranstaltungen darauf verzichtet, einen Umsetzungsvorschlag zu unterbreiten, ist nicht nachvollziehbar. Eine Aufhebung der Unterscheidung zwischen berufsmässigem und nicht-berufsmässigem Personentransport wäre mit dem Arbeitnehmer- und dem Konsumentenschutz zu vereinbaren und würde helfen, den Mobilitätsmarkt als Ganzes zu dynamisieren. economiesuisse würde es deshalb sehr begrüessen, wenn die gem. erläuterndem Bericht erarbeitete und bereit liegende Revisionsvorlage zu diesem Thema dem Parlament in der Botschaft zur Diskussion unterbreitet würde.

Herzlichen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Argumente. Gerne stehen wir Ihnen bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung



Lukas Federer
Projektleiter Infrastrukturen

- Beilagen erwähnt



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Hegibachstrasse 47 8032 Zürich
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Sinne der Rechtssicherheit sind Anhaltspunkte wünschenswert, wann aus Sicht des Bundesrats die Integrität und Zuverlässigkeit externer Daten gewährleistet ist.		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus der Optik der Innovationsförderung sollte die Bestimmung so konkretisiert werden, dass die Anforderung des Fahrmodusspeichers nicht zum Hindernis für den Testbetrieb in einem kontrollierten Umfeld wird.		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern
svg@astra.admin.ch

Bern, 11. Dezember 2020 sgv-KI/ap

Vernehmlassungsantwort: Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 12. August 2020 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Energie (UVEK) ein, zur Teilrevision des Strassenverkehrsrechts Stellung zu nehmen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Vorlage beinhaltet eine Reihe von Revisionen mit verschiedenen Inhalten, wie die Förderung umweltfreundlicher Technologien, die rechtlichen Grundlagen für automatisiertes Fahren und die Anpassung bzw. Aufhebung von «Via sicura»-Massnahmen sowie Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für motorisierte Zweiradfahrer.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv unterstützt grundsätzlich die Stossrichtung der Revision, nimmt aber im Detail differenziert zur Vorlage Stellung und verweist auf die beiden beiliegenden Antwortbogen.

Automatisiertes Fahren: Der sgv begrüsst die Offenheit gegenüber neuartigen Technologien in Bezug auf das automatisierte Fahren. Assistenzsysteme von Fahrzeugen werden laufend weiterentwickelt und werden zukünftig in der Lage sein, ein Fahrzeug im Verkehr zu bewegen, ohne dass die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer permanent das Fahrgeschehen überwachen muss. Dies lässt langfristig neue Mobilitätsformen zu. Mit der neuen Regelung sollen Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem als Versuchsfahrzeuge in einem beschränkten Rahmen auf öffentlichen Strassen verkehren können. Damit sollen Erkenntnisse zu deren Weiterentwicklung und zur gesetzlichen Regelung gewonnen werden.

Massnahmen zur Entschärfung von Via sicura: Der sgV war seit jeher dem Via sicura Paket gegenüber zurückhaltend eingestellt. Nach 10 Jahren wird nun festgestellt, dass gewisse Massnahmen, wie z. B. die Rückgriffspflicht der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer, die «Alkohol-Wegfahrsperrern» und «Blackboxen», unnötig und unpraktikabel sind bzw. notwendige Spielräume in der Anwendung der Via sicura Massnahmen fehlen. So sollen Vollzugsbehörden und Gerichte bei Raserdelikten mehr Ermessensspielraum erhalten und die Umstände des Einzelfalls berücksichtigen können. Dabei soll auf die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr verzichtet und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs von 24 auf 6 Monate gesenkt werden. Die verschiedenen Lockerungen des Via sicura Pakets sind auch das Ergebnis parlamentarischer Vorstösse, die der sgV bereits im Stadium der Überweisung konsequent unterstützt hat.

Anwendung umweltfreundlicher Technologien: Die pragmatischen Erleichterungen im Schwerverkehr sind ebenfalls zu begrüssen. Sie dürften eine schnelle Marktdurchdringung mit emissionsarmen und emissionsfreien Antriebstechnologien vereinfachen. Wichtig ist, dass die Technologiewahl der Dekarbonisierung möglichst offenbleiben sollen, da auch konventionelle Antriebssysteme durch Effizienzsteigerungen und alternative Treibstoffe einen wichtigen Beitrag zu leisten vermögen.

Erhöhung der Verkehrssicherheit: Zur Verbesserung der Sicherheit von E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrern sollen diese verpflichtet werden, die signalisierten Geschwindigkeiten einzuhalten, das Licht auch tagsüber einzuschalten und einen Helm zu tragen. Bei schnellen E-Bikes besteht bereits eine Helmpflicht. Sie soll auf alle E-Bikes ausgeweitet werden. Der sgV unterstützt diese Massnahmen, zumal die Anzahl der E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrer rasant zunimmt und die Disziplin derselben insbesondere im Stadtverkehr ab und an zu wünschen übriglässt.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgV stellt aber auch mit grossem Bedauern fest, was mit dem vorliegenden Vernehmlassungspaket nicht umgesetzt wird. Innovative Geschäftsmodelle fehlen. Die Umsetzung der Motionen 17.3924 (Nantermod), 16.3066 (Nantermod) und 16.3068 (Derder) bleibt aus. Mit der Umsetzung der genannten Motionen könnten die Auslastung der Autos auf Schweizer Strassen erhöht und damit wirtschaftlich schädliche Staustunden reduziert werden.

Wir danken für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor, e. Nationalrat



Dieter Kläy
Ressortleiter



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Schweizerischer Gewerbeverband sgV Dieter Kläy Schwarztorstrasse 26 3007 Bern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Sinne der Rechtssicherheit sind Anhaltspunkte wünschenswert, wann aus Sicht des Bundesrats die Integrität und Zuverlässigkeit externer Daten gewährleistet ist.		
6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus der Optik der Innovationsförderung sollte die Bestimmung so konkretisiert werden, dass die Anforderung des Fahrmodusspeichers nicht zum Hindernis für den Testbetrieb in einem kontrollierten Umfeld wird.		
7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist nicht die Aufgabe des ASTRA, Innovationen mit finanziellen Beiträgen zu fördern.		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

svg@astra.admin.ch

Bern, 25. November 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga,

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SGB nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Grundsätzlich begrüssen wir die mit dieser Revision vorgeschlagenen Absichten des Bundesrats, klimafreundliche Technologien im Strassenverkehr zu stärken und die Regelungen für das automatisierte Fahren zu erneuern. **Sehr erfreut sind wir insbesondere über den Verzicht des Bundesrats, die mit der überholten Motion 16.3066 Nantermod geforderte Aufhebung der "ARV 2" für den berufsmässigen Personentransport bzw. das Taxigewerbe in die SVG-Revision aufzunehmen.** Was allerdings das automatisierte Fahren und die Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot betrifft, haben wir auch etliche Vorbehalte gegenüber dieser Revision. In den folgenden Ausführungen äussern wir uns ausschliesslich zu diesen für die Gewerkschaften relevanten Bereichen, nehmen aber darüber hinaus in den beiden Fragebögen punktuell auch zu den anderen Bereichen Stellung.

Die technischen Entwicklungen im Bereich des **automatisierten Fahrens** sind vielfältig und schreiten schnell voran. Die aktuelle Rechtslage wird dieser Situation gerade auch aus Sicht des Fahrzeugführers/der Fahrzeugführerin nicht mehr gerecht. Dies wird etwa dadurch deutlich, dass der Einbau von Automatisierungssystemen (Stufen 3-5 nach Norm SAE J3016) in Fahrzeuge bereits heute rechtlich zulässig ist, jedoch die Fahrzeugführerin/den Fahrzeugführer keineswegs von Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflichten und der damit verbundenen Haftbarkeit entlastet. Da solche Fragen in den nächsten Jahren auch auf internationaler Ebene definiert oder zumindest diskutiert werden dürften, ist es **richtig, dass der Bundesrat in diesem dynamischen Bereich zunächst auf Verordnungsebene eine klar umrissene Regelungskompetenz erhält.** Umso wichtiger bleibt aber, dass in absehbarer Zeit eine umfassende SVG-Revision folgt, welche diese Fragen im Lichte der bis dahin gewonnenen Klarheit auf Gesetzesstufe regelt. Der dazu im erläuternden Bericht abgesteckte **Zeithorizont (Verordnungskompetenz "bis mindestens Anfang der 2030er-Jahre")** erscheint uns dafür allerdings deutlich zu lange.

Die erwähnten offenen Fragen können mittelfristig nicht hinreichend mit einem Verordnungspaket beantwortet werden, sondern müssen **baldmöglichst in einem gesetzlichen Gesamtpaket** (Arbeitsrecht, Haftungsrecht, Versicherungsrecht, Strafrecht, Datenschutzrecht etc.) bzw. in einer breiten gesellschaftlichen und politischen Debatte beantwortet werden. Deutschland hat diesen Schritt mit der im erläuternden Bericht erwähnten Revision des Strassenverkehrsgesetzes im Jahr 2017 bereits teilweise gemacht.

Der Wandel vom "analogen" hin zum (voll-)automatischen Verkehr wird auch in der Arbeitswelt tiefe Spuren hinterlassen, insbesondere im Strassengüterverkehr und in der Logistik. So werden sich etwa nicht nur die Berufsbilder, sondern auch die Beschäftigungsmöglichkeiten von ChauffeurInnen und LogistikerInnen stark verändern. **In diesem Prozess dürfen die Arbeitnehmenden nicht alleine gelassen werden:** Es gilt, auch im neuen Umfeld für bestmögliche Arbeitsbedingungen zu sorgen und z.B. für Umschulungen und Weiterbildungen die nötigen Mittel zur Verfügung zu stellen. Denn der Transportsektor wird weiter auf gut ausgebildete und motivierte Arbeitnehmende angewiesen sein. Ein dereinst autonom fahrender Schwerverkehr könnte zudem auch die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern und damit die erfolgreiche Schweizer Verlagerungspolitik untergraben. Dies muss antizipiert bzw. mit entsprechenden Massnahmen korrigiert werden.

Nicht ganz nachvollziehen können wir die Absicht des Bundesrates, die seit 2001 im Gesetz aufgehobene explizite Kompetenz des Bundesrates, auf Verordnungsebene **Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot für die Güterbeförderung** zu definieren, erneut im Gesetz festzuschreiben. Zwar ist es richtig, dass die heute in der Verkehrsregelnverordnung aufgelisteten Ausnahmen den durch das aktuelle SVG gegebenen Rahmen ("Der Bundesrat regelt die Einzelheiten", Art. 2 Abs. 2) sprengen, jedoch besteht diese Inkongruenz wie erwähnt seit bald 20 Jahren. Die Motivation des Bundesrates für die Änderung von Artikel 2 SVG sind deshalb wohl ausschliesslich die im erläuternden Bericht erwähnten, jedoch nicht weiter ausgeführten "politischen Bedürfnisse". **Auf jeden Fall rufen wir den Bundesrat an dieser Stelle dazu auf, von der mit der Ergänzung von Artikel 2 definierten bzw. ausgeweiteten Kompetenz zur Festlegung von Ausnahmen äusserst restriktiv Gebrauch zu machen** und insbesondere in einem ersten Schritt die bereits heute in der VRV definierten Ausnahmen eingehend zu überprüfen und gegebenenfalls einzuschränken.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

<p>1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Änderung begünstigt die Umstellung auf elektrisch betriebene Lieferwagen. Dies ist nötig, damit der CO2-Ausstoss im Güterverkehr gesenkt werden kann.</p> <p>Wichtig ist aber, dass Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene absolut gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder gar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die ROLA kompatibel sein.</p> <p>Die Erweiterungen in den Dimensionen und Gewichten von Fahrzeugen sollen nur so weit als nötig und im Rahmen der Verhältnismässigkeit vorgenommen werden.</p>		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Sie Bemerkungen/Vorbehalte im Begleitbrief		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Sie Bemerkungen/Vorbehalte im Begleitbrief		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Sie Bemerkungen/Vorbehalte im Begleitbrief		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Sie Bemerkungen/Vorbehalte im Begleitbrief		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Sie Bemerkungen/Vorbehalte im Begleitbrief		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung muss möglichst missbrauchssicher umgesetzt werden. Andernfalls können auf diese Weise LSVA-Zahlungen vermieden werden, wenn das Fahrzeug kurzfristig weniger schwere Ladungen mitführt und dadurch das Gewicht ändert, jedoch dann zeitweise doch vollbeladen fährt. Ob das Fahrzeug aber voll beladen ist oder halb leer fährt, führt fast zu denselben Belastungen für das Strassen- netz, zu Lärmbelastung, CO ₂ -Emissionen, etc. Daher sollen Lastwagen die in der Regel 40 t mitführen nicht von der LSVA befreit werden, nur weil sie kurzfristig weniger stark beladen sind und ihr Gewicht entsprechend anpassen. Hinzu kommt, dass heute zu wenige Schwerverkehrskontrollen durchgeführt werden. Um eine missbrauchssichere Umsetzung zu gewährleisten, soll der Bund mehr Mittel in die Kontrollen investieren (welche von den Kantonen durchgeführt werden). Mindestens muss ein Monitoring eingerichtet werden.		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird?
--

<i>(Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</i>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ein Ermessensspielraum besteht bereits, indem die Richter bedingte oder unbedingte Urteile aussprechen konnten. Die Abschwächung sendet eine unerwünschte Botschaft an potentielle Raser.		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? <i>(Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</i>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Bemerkungen zu Frage 12.		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? <i>(Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</i>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Bemerkungen zu Frage 12.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperren und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Sie Bemerkungen/Vorbehalte im Begleitbrief		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4



**Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien
der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein**

**Communauté de Travail des Chefs des Polices de la
Circulation de la Suisse et de la Principauté du
Liechtenstein**

**Comunità di Lavoro dei Capi di Polizia della Circolazione
della Svizzera e del Principato del Liechtenstein**

Präsident
c/o Kantonspolizei Bern
Thomas Baumgartner
Chef Verkehr, Umwelt und Prävention
Schermenweg 5
3001 Bern

031/638 60 75
pbtb@police.be.ch

Bern, 11. Dezember 2020

**per E-Mail an:
svg@astra.admin.ch**

Frau Bundesrätin S. Sommaruga
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommuni-
kation (UVEK)
3003 Bern

**Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und
von acht Verordnungen / Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

In der Beilage sende ich Ihnen namens der Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (ACVS) die Fragebögen in rubrizierter Angelegenheit.

Die ACVS hat sich gestattet, im Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes noch weitergehenden Anpassungsbedarf aufzuzeigen.

Ich danke Ihnen für die Einräumung der Möglichkeit zur Vernehmlassung und die Berücksichtigung der vorgebrachten Anliegen.

Freundliche Grüsse


Thomas Baumgartner, Fürsprecher
Präsident ACVS

Beilagen

ACVS Fragebogen SVG/OBG
ACVS Fragebogen Verordnungen



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: ACVS Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein c/o Kantonspolizei Bern Thomas Baumgartner, Präsident ACVS thomas.baumgartner@police.be.ch Chef Verkehr, Umwelt und Prävention Schermenweg 5 3001 Bern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Zustimmung erfolgt unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, dass die Änderungen der technischen Vorschriften (Dimensionen, Gewichte) für Fahrzeuge im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die Tragweite dieser Bestimmung lässt sich zur Zeit nur schwer abschätzen, dies auch mit Blick auf die ungewisse und dynamische weitere technische Entwicklung. Dass im Strassenverkehr zukünftig Fahrzeuge verkehren werden, deren Lenkerinnen und Lenker einen unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad erfüllen dürfen, stellt in verschiedener Hinsicht eine sehr grosse Herausforderung dar. Es müssen klare und für die Praxis nachvollziehbare Vorgaben erarbeitet werden. Dies auch unter Berücksichtigung des teilautomatisierten Fahrens. Wir gehen aufgrund der aktuellen Vorlage davon aus, dass den Automatisierungssystemen auch die Teilautomatisierung zugeordnet wird. Allenfalls ist hier noch eine Präzisierung vorzunehmen.</p>		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Es erscheint unausweichlich, dass zur Förderung des autonomen Fahrens die entsprechenden (gesetzlichen) Rahmenbedingungen zur Verfügung gestellt werden müssen. Die zu schaffenden Zulassungsvoraussetzungen müssen mit Blick auf das Gefährdungspotential sehr sorgfältig erarbeitet werden, und insbesondere auch den Fokus auf die Zuverlässigkeit der verschiedenen Automatisierungssysteme im Betrieb legen.</p>		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die Beantwortung dieser Frage mit NEIN ist als Vorbehalt bezüglich des Entwurfs des Gesetzestextes, welcher aus unserer Sicht unvollständig ist, zu verstehen. So fehlt eine klare Regelung für die Herausgabe der Daten an die Strafverfolgungsbehörden in Strafverfahren oder bei Verkehrsunfällen. Die vom Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten müssen auch den Vollzugsbehörden zugänglich sein und von diesen im Rahmen der Strafverfolgung/Unfallbearbeitung ausgelesen werden können.</p> <p>Es ist weiter sicherzustellen, dass der Vorschlag den datenschutzrechtlichen Grundsätzen entspricht (Gesetzmässigkeitsprinzip, Zweck der Datenerhebung und Weitergabe etc.).</p> <p>Darüber hinaus fehlt eine gesetzliche Pflicht der Fahrzeughersteller, die im Fahrmodusspeicher oder auch auf zentralen Servern der Hersteller (welche eine gewaltige Menge von Fahrdaten beinhalten) aufgezeichneten Daten den Strafverfolgungsbehörden auf deren Anordnung hin zur Verfügung zu stellen. Hier besteht klarer Ergänzungsbedarf im Gesetz.</p> <p>Aus diesen Gründen kann den vorgeschlagenen Rahmenbedingungen in der aktuellen Fassung nicht zugestimmt werden.</p>		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Die Beantwortung dieser Frage mit NEIN ist als Vorbehalt bezüglich des Entwurfs		

	<p>des Gesetzestextes, welcher aus unserer Sicht unvollständig ist, zu verstehen</p> <p>Aus unserer Sicht ist die Formulierung der Frage unklar. Auf was bezieht sich Art. 25c? Bezieht sich diese Frage nicht eher auf Art. 25b (Fahrmodusspeicher) anstatt auf Artikel 25a Abs. 3?</p> <p>Diese Bestimmung ist u.E. unklar formuliert und bedarf einer Konkretisierung. Was bedeutet "Der Datenschutz ist zu gewährleisten".</p> <p>Der Titel der Bestimmung ist u.E. ebenfalls unklar. Besser wäre wohl von "Sicherheit" oder "Zugriff" auf die Daten zu sprechen.</p>
--	---

<p>8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Selbstverständlich sind Versuche unter klaren Rahmenbedingungen erforderlich und dienen der technischen Weiterentwicklung. Versuche sollten jedoch nach einheitlichen Kriterien bewilligt und im Hinblick auf spätere rechtliche Regelungen einheitlich ausgewertet werden. Vor diesem Hintergrund stehen wir einer Lösung, die Versuche mit "regionalem Charakter" pauschal an die Kantone delegiert, kritisch gegenüber.</p>		

<p>9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

<p>10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

	In der Praxis führte die geltende strenge Regelung zu teilweise unverständlichen Ergebnissen bzw. Administrativmassnahmen. Dies wurde sowohl in der Fachliteratur kritisiert, aber auch durch die zuständigen Behörden als unbefriedigend eingestuft. Aus diesen Gründen wird die Gesetzesanpassung unterstützt. Für die Praxis ist jedoch unabdingbar, dass auf Stufe Gesetz klare Übergangsregelungen definiert werden.
--	---

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Ra- serdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die vorgeschlagene Änderung ist zu begrüßen.</p> <p>Durch die Beschränkung des richterlichen Ermessens gemäss dem bisherigen Wort- laut von Art. 90 Abs. 3 respektive 4 SVG wurden die Betroffenen teilweise viel härter angefasst, als es unter dem Aspekt des Verschuldens oder der Verkehrsgefährdung bzw. unter spezialpräventiven Aspekten angezeigt gewesen wäre. Auch kam es ver- einzelnt zu ungerechtfertigten Verurteilungen von Polizeiangehörigen bzw. Angehöri- gen von Blaulichtorganisationen, die in Erfüllung ihrer Aufgabe eine dringliche Dienstfahrt durchführen mussten.</p> <p>Wir halten fest, dass aktuell eine griffige Ausnahmeregelung für Führer von Fahrzeu- gen von Blaulichtorganisationen auf dringlichen Dienstfahrten nach wie vor fehlt. Aufgrund der nun parallel laufenden «Evaluation im Rahmen des Postulats von Matthias Aebischer, Geschäftsnummer 19.4113», initialisiert durch das ASTRA, ver- zichten wir an dieser Stelle auf weitergehende Ausführungen zu diesem Punkt.</p>		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Antwort zu Frage Ziff. 12 Im Vergleich mit anderen Mindeststrafen, die das Strafrecht für Verbrechen oder Vergehen vorsieht, erscheint die bislang geltende Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines "Raserdelikts" – je nach Sachverhalt - unverhältnismässig. Bezüglich fehlender griffiger Ausnahmeregelung für Angehörige der Blaulichtorganisationen verweisen wir auf die Ausführungen unter Ziffer 12.		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Als Variante wäre allenfalls noch eine Mindestentzugsdauer von 12 Monaten zu prüfen. Dies auch mit Blick darauf, dass die gesetzliche Mindestentzugsdauer für eine schwere Verkehrswiderhandlung bei drei Monaten liegt und angemessen erhöht werden kann. Unter diesem Aspekt erscheint die neu vorgesehene Mindestentzugsdauer von 6 Monaten doch recht mild. Bezüglich fehlender griffiger Ausnahmeregelung für die Angehörigen der Blaulichtorganisationen verweisen wir auf die Ausführungen unter Frage 12.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es handelt sich hier um eine versicherungsrechtliche Fragestellung. Aus der Praxis und aus den Erfahrungen in der Schulung und Weiterbildung von Fahrzeuglenkenden ist jedoch bekannt, dass der drohende Versicherungsregress bei jüngeren Ver-		

	kehrsteilnehmenden eine durchaus präventive Wirkung, die nicht zu unterschätzen ist, erzielt.
--	---

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrern und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA mit Vorbehalt	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung ist grundsätzlich zu begrüßen. Heute fallen zahlreiche Widerhandlungen, die unter Verwendung von Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft begangen werden, unter die allgemeinen Vergehenstatbestände. Das entspricht oftmals nicht der geschaffenen Gefährdung, weshalb die Änderung als angemessen erscheint. Es wird jedoch beantragt, dass die Kategorien, welche in den Genuss dieser Privilegierung gelangen sollen, im Gesetz klar definiert werden. Dies zur Sicherstellung der rechtsgleichen Anwendung durch die Vollzugsbehörden.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK)		
--	--	--

ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung – welche überhaupt erst aufgrund eines Bundesgerichtsurteils erforderlich wurde – wird sehr begrüsst. Wir erlauben uns an dieser Stelle den Hinweis, dass weitere dringliche Anpassungen im OBG zwingend erforderlich sind, um u.a. auch die unaufhaltsame Digitalisierung des Ordnungsbussenverfahrens umsetzen zu können. Wir verweisen hierzu auf die Eingabe der Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und –direktoren vom 7. Juli 2020 an Frau Bundesrätin Keller Sutter, welche durch die ACVS vollumfänglich mitgetragen wird. Ausdrücklich weisen wir darauf hin, dass die Namensnennung der die Ordnungsbusse ausstellenden Person wieder abzuschaffen ist und durch anderweitige Identifikationsmittel (Kürzel, Sachbearbeiter-Nummer) zu ersetzen ist.		

Weitere Bemerkungen und Änderungsbedarf:

Die ACVS gestattet sich, weiteren Änderungsbedarf im SVG aufzuzeigen und folgende Anpassungen zur Prüfung zu beantragen:

¹ SR 0.741.531.951.4

Bundeskompentenz einer bundesrechtlichen Regelung der privaten Ausnahmetransportbegleiter (ATB) von Schwertransporten

Wir schlagen vor, dass im SVG - analog der Regelung für die Gefahrgutbeauftragten - eine Kompetenznorm geschaffen wird, welche den Bundesrat ermächtigt, mittels Verordnung eine schweizweit gültige Regelung für private Ausnahmetransportbegleiter (ATB) vorzusehen. Die ATB-Ausweise bzw. Bewilligungen sollten schweizweit gültig sein und ins Bundesrecht überführt werden. Es wäre zielführend, die heutigen ATB-Standardauflagen für Ausnahmetransportbegleiter mittels Bundesverordnung in einem harmonisierten schweizweiten Standard zu regeln. Das würde mitunter den Berufsstand der privaten Ausnahmetransportbegleiter stärken, die Administration vereinfachen und Rechtssicherheit und Beständigkeit für die Transportbranche und die Kontrollbehörden schaffen.

Massnahmen zur Lärmbekämpfung im Strassenverkehr (wirksameres Vorgehen gegen manipulierte Abgassysteme)

Strafuntersuchungsbehörden und Polizei stehen vor immer grösser werdenden Herausforderungen zur Bekämpfung der Lärmproblematik im Strassenverkehr, welche durch illegale und manipulierte Fahrzeugteile wie z.B. manipulierte Auspuffanlagen geschaffen wird. Dabei bestehen zahlreiche Gesetzeslücken und Unklarheiten. Es fehlen klare gesetzliche Grundlagen und Vorgaben für Lärmmessung sowie Messmittel, und die Sanktionen sind kaum abschreckend. Hier besteht – auch mit Blick auf den Druck aus der Bevölkerung und Politik - dringender Handlungsbedarf.

Kurzfristig kann in diesem Bereich eine sehr wirkungsvolle präventive Massnahme eingeführt werden: Zur Lärmbekämpfung sollte im SVG (wieder) eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, welche es den Administrativbehörden ermöglicht, fehlbaren Fahrzeugführern von z.B. manipulierten Abgasanlagen den Führerausweis im Sinne eines Warnungsentzuges zu entziehen. Zudem sollte die Polizei beauftragt werden, Führerausweise sofort abzunehmen. Diese Möglichkeit bestand früher einmal in Art. 54 Abs. 3 SVG. Durch diese vorgeschlagene SVG-Anpassung könnte eine wirksame präventive Wirkung erzielt werden.

Änderung von Art. 89b Bst. b und Art. 89g Abs. 4 und Abs. 6 SVG:

Aufgrund sich in jüngster Vergangenheit stellender Probleme in der Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren wird weiter beantragt, folgende Artikel wie folgt zu ergänzen:

Art. 89b Bst. b SVG

"Durchführung von Administrativ- und Strafverfahren *sowie Ordnungsbussenverfahren* gegen Fahrzeugführer im Strassenverkehr. "

Art. 89g Abs. 4 SVG

"Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde."

Art. 89g Abs. 6 SVG

Das ASTRA *und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden* können Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abruverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen.



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Asa - Vereinigung der Strassenverkehrsämter
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? <i>(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Zustimmung erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Änderungen an den technischen Vorschriften (Dimensionen, Gewichte) für Fahrzeuge im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Bestimmung lässt sich in ihrer Tragweite nicht abschätzen, solange nicht auf dem Tisch liegt, wie diese Regelungen im Einzelnen aussehen werden. Der Zustand, wonach auf den Strassen Fahrzeuge verkehren werden, deren Lenkerinnen und Lenker einen unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad aufweisen müssen, sehen wir als erhebliche Herausforderung.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Versuche sollten nach einheitlichen Kriterien bewilligt und im Hinblick auf spätere rechtliche Regelungen einheitlich ausgewertet werden. Vor diesem Hintergrund besteht eine gewisse Zurückhaltung gegenüber einer Lösung, die Versuche mit «regionalem Charakter» pauschal an die Kantone delegiert.		

--	--

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es bleiben die Auswirkungen anzumerken: Mehraufwand für die Kantone in den Bereichen Technik und Zulassung, sowie die Auswirkungen auf die Verkehrsabgaben (Gewichtsreduktion = weniger Verkehrsabgaben).		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus der Perspektive der Verkehrssicherheit haben die bisherigen, sehr harten Strafen und Massnahmen gegen die Raserei sicher einen guten Effekt erzielt. Die Betroffenen wurden dabei in Einzelfällen aber sicher härter angefasst, als es unter dem Aspekt des Verschuldens oder der Verkehrsgefährdung oder unter spezialpräventiven Aspekten angezeigt gewesen wäre. Ob die aus Täterperspektive wünschenswerte Flexibilisierung des Ermessensspielraums bei der Ausfällung von Strafen und Administrativmassnahmen im Lichte der Verkehrssicherheit verantwortbar ist, muss letztlich der Gesetzgeber entscheiden.		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: vgl. Antwort zu Frage 12 Im Vergleich mit anderen Mindeststrafen, die das Strafrecht für Verbrechen oder Vergehen vorsieht, ist die bislang geltende Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» sicher unverhältnismässig.		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Antwort zu Frage 12 Mit einer Mindestentzugsdauer von 6 statt 24 Monaten nach einem «Raserdelikt» hebt sich das Raserdelikt nicht mehr so deutlich von den übrigen Kategorien von Verkehrswiderhandlungen ab und es ist zu befürchten, dass die deutlich mildere Massnahmenpraxis, die mit der vorgesehenen Änderung notgedrungen einher gehen wird, auch deutlich weniger abschreckend auf Fahrzeugführer wirkt. Als Kompromiss wäre die asa mit einer Mindestentzugsdauer von 12 Monaten nach einem «Raserdelikt» einverstanden.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4

Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Weitere Bemerkungen im Zusammenhang mit dem noch nicht in Kraft gesetzten Nachschulungsobligatorium gemäss Art. 16e SVG:

Wir gestatten uns einige Bemerkungen im Zusammenhang mit einer bereits beschlossenen Gesetzesrevision, die nicht Gegenstand des vorliegenden Revisionspakets ist, über deren Inkraftsetzung der Bundesrat aber mutmasslich in nicht allzu ferner Zukunft entscheiden will, nämlich das Nachschulungsobligatorium gemäss dem im Jahr 2012 beschlossenen Art. 16e SVG:

Wir bedauern, dass das Nachschulungsobligatorium nicht ebenso wie die Alkohol-Wegfahrsperrern und die Datenaufzeichnungsgeräte wieder aus dem SVG gestrichen werden soll, und beantragen Ihnen, dies bei nächster Gelegenheit nachzuholen. Wir sind überzeugt davon, dass das angedachte Nachschulungsobligatorium einer kritischen Kosten-Nutzen-Analyse ebenso wenig standhält wie eben Alkohol-Wegfahrsperrern und die Black Boxes. Zum Einen zweifeln wir die Wirksamkeit als nachhaltigen Beitrag für die Verkehrssicherheit wegen der Ausgestaltung als Obligatorium stark an. Andererseits sind bei der Umsetzung der Massnahme angesichts des sehr grossen Mengengerüsts an nachzuschuldenden Verkehrsdelinquenten Kapazitätsengpässe bei den Kursangeboten absehbar, umso mehr als die Nachschulungen ja dezentral, in vielen verschiedenen Sprachen und in ausreichender (zeitlicher) Häufigkeit angeboten werden müssen, damit sich die Herausgabe der entzogenen Führerausweise nicht wegen der Unmöglichkeit einer zeitnahen Kursbesuchs hinauszögert. Die notwendigen Kursangebote werden unausweichlich zu sehr hohen Kurskosten führen, die auf die Kursteilnehmenden, die durch Bussen, Gebühren, Regressforderungen von Versicherungen, Fahreignungsabklärungskosten u.v.m. ohnehin schon arg gebeutelt sind, abgewälzt werden: Damit werden sich die Kostenfolgen für die Betroffenen sozial destabilisierend auswirken.

Wir meinen, dass sich das Nachschulungsobligatorium alles in allem konträr zu den Zielsetzungen anderer, politisch mehrheitsfähiger Vorstösse (wie z.B. Motion Graf-Litscher [17.3520] oder Motion Caroni [17.4317]) auswirken wird. Aus all diesen Gründen beantragen wir Ihnen den Verzicht auf diese Massnahme und die ersatzlose Aufhebung von Art. 16e SVG.

Weitere Bemerkungen im Zusammenhang mit Art. 89b Bst. b und Art. 89g Abs. 4 und Abs. 6 SVG:

Aufgrund sich in jüngster Vergangenheit stellender Problematiken in der Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren, beantragen wir Ihnen folgende Artikel wie folgt zu ergänzen:

Art. 89b Bst. b SVG

«Durchführung von Administrativ- und Strafverfahren **sowie Ordnungsbussenverfahren** gegen Fahrzeugführer im Strassenverkehr.»

Art. 89g Abs. 4 SVG

«Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei **zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem** die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde.»

Art. 89g Abs. 6 SVG

Das ASTRA **und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können** Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abrufverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen.



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Zustellung per E-Mail an:
svg@astra.admin.ch

Bern, 2. Oktober 2020 / PRP

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. August 2020 wurde im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens auch die Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS) zur Abgabe einer Stellungnahme zu den geplanten Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen eingeladen.

Die FKS begrüsst die Hauptstossrichtungen der vorliegenden Revision (Ökologie, Anpassung Via sicura, E-Bikes, etc.) und nimmt zu den geplanten Änderungen insoweit Stellung, wie die Feuerwehren davon betroffen sind.

Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

In der heute geltenden VTS können «Lieferwagen» nach Art. 11 Abs. 2 Bst. e VTS über total 9 Sitzplätze einschliesslich Führer/in verfügen. Mit der Anpassung an das EU-Recht (Fahrzeugkategorie N₁) dürfen gemäss Art. 11 Abs. 2 Bst. e Ziff. 1 E-VTS «Lieferwagen» nur noch über 7 Sitzplätze (inkl. Führer/in) verfügen. Ausgenommen sind Fahrzeuge mit Alternativantrieb und einem Gesamtgewicht von 3.5 – 4.25t, welche zwar als «Lieferwagen» gelten, aber weiterhin über 9 Sitzplätze verfügen dürfen (da Fahrzeugkategorie N₂ nach EU-Recht).

Die meisten leichten Feuerwehrfahrzeuge zum Transport von Personen und Material werden heute als Fahrzeug der Kategorie M₁ zugelassen und sind von der vorgesehenen Änderung somit nicht betroffen.

Die Mehrheit der Feuerwehrleute in der Schweiz verfügt lediglich über einen Führerausweis der Kategorie B. Gleichzeitig ist die Feuerwehr darauf angewiesen, möglichst wenige und flexibel nutzbare Fahrzeuge für den Transport von Personen und Material einzusetzen. In der Praxis spielte die Zulassungskategorie bei den leichten Feuerwehrfahrzeugen (M₁ vs. N₁) bis anhin eine untergeordnete Rolle. Mit der geplanten Änderung würde die Zulassungskategorie nun relevant.

Um die nötige Flexibilität im Rahmen der Gewichtslimite (3.5t) für leichte Motorwagen weiterhin nutzen zu können, beantragen wir die Schaffung einer Ausnahmeregelung betreffend Art. 11 Abs. 2 bst. e Ziff. 1 E-VTS für Fahrzeuge der Einsatzorganisationen (Feuerwehr, Polizei, Sanität, Zivilschutz, Militär) im Binnenverkehr, so dass für diesen Einsatzzweck (leichte) Lieferwagen bis 3.5t weiterhin mit 9 Plätzen ausgerüstet werden können.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme, bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Feuerwehr Koordination Schweiz FKS



MLaw Petra Prévôt
Stv. Generalsekretärin



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: ARVAG c/o Hirschi Beat Aumatrain 1 1737 Plasselb / FR info@arvag.ch
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Ver-
kehr, Energie und Kommunikation UVEK

per Email svg@astra.admin.ch

Zürich, 25. November 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Im Namen der Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren KSSD danken wir Ihnen für die Einladung zur Teilnahme an der eingangs erwähnten Vernehmlassung.

Vorlagen des ASTRA

Die KSSD begrüsst die Stossrichtung der Vorlage zur Anpassung strassenverkehrsrechtlichen Bestimmungen an den technischen Fortschritt, zur Förderung umweltfreundlicher Technologien sowie der Verkehrssicherheit.

Wir begrüssen ausdrücklich, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird. Die geltende Regelung stellte Angehörige von Blaulichtorganisationen teilweise vor grosse Herausforderungen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben. Zugleich gilt es aus Sicht der KSSD zu verhindern, dass die Raserdelikte schleichend abgeschafft werden. So lehnen wir die Reduktion der Mindestentzugsdauer von Führerausweisen bei Ersttäterinnen und Ersttätern von 24 auf 6 Monate ab, können ungewollte Härten doch auch über den neu gesetzlich ausdrücklich vorgesehenen Ermessensspielraum verhindert werden.

Ebenfalls zu begrüssen ist die Ausdehnung der Halterhaftung auf juristische Personen im Ordnungsbussengesetz. Sie entspricht einem Antrag der KSSD (vgl. Schreiben der KSSD an die Vorsteherinnen des EJPD und des UVEK vom 7. Juli 2020).

Unter den Massnahmen, die zur Verbesserung der Sicherheit von E-Bike-Fahrenden vorgeschlagen werden, befürworten wir sowohl die Pflicht, die signalisierten Geschwindigkeiten einzuhalten wie auch



die Pflicht, das Licht auch tagsüber einzuschalten. **Dagegen lehnen wir es ab, die Helmtragepflicht auf Führerinnen und Führer langsamer E-Bikes auszudehnen.** Der Trend, dass mit dem E-Bike mehr Leute Fahrrad fahren, ist schweizweit zu beobachten. Er entspricht den Zielen des Klimaschutzes, der Volksgesundheit und der Förderung der nachhaltigen Mobilität. Mit der Helmpflicht würde die Schweiz eine Rückverlagerung weg vom Velo hin zu anderen Verkehrsträgern riskieren. Des Weiteren werden in mehreren Schweizer Städten Bike-Sharing-Angebote auch mit langsamen E-Bikes betrieben. Eine Helmpflicht würde einen gravierenden Rückschlag für solche Verleihsysteme bedeuten. Verschiedene Städte sprechen eine Empfehlung für das Tragen des Velohelms aus, setzen dabei aber auf Freiwilligkeit.

Unsere weiteren Antworten und Bemerkungen finden sich in den beiden beigelegten Fragebogen.

Weitergehender Anpassungsbedarf

Die KSSD hat sich wie erwähnt mit Schreiben vom 7. Juli 2020 an den Bund gewendet und auf Anpassungsbedarf im Bereich der Ordnungsbussen hingewiesen. Der Direktor des ASTRA hat der KSSD mit Schreiben vom 19. August 2020 geantwortet und in Aussicht gestellt, unsere Anregungen im Rahmen einer nächsten Revision zu prüfen und bei Bedarf auf die KSSD zuzukommen. Wir danken dem Direktor des ASTRA hiermit für seine Antwort und für die Prüfung unserer Anträge. Die Fachpersonen in den Schweizer Städten sind mit dem dichten urbanen Verkehrsgeschehen vertraut und stehen mit ihren Erfahrungen im Gesetzesvollzug gerne zur Verfügung.

Bei dieser Gelegenheit erlauben wir uns zudem, unsere bisherigen Anregungen aus verkehrspolizeilicher Sicht zu ergänzen. Sie finden unsere Bemerkungen anschliessend an unsere Antworten in den beiliegenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieser Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren

Co-Präsidentin

Sonja Lüthi
Direktion Soziales und Sicherheit St. Gallen

Co-Präsident

Martin Merki
Sozial- und Sicherheitsdirektion Luzern



Beilagen: erwähnt

- Kopie:
- Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Basel-Stadt
 - Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie der Stadt Bern
 - Direction de la sécurité et de l'économie Lausanne
 - Dicastero Sicurezza e Spazi urbani della Città di Lugano
 - Sozial- und Sicherheitsdirektion der Stadt Luzern
 - Direktion Soziales und Sicherheit der Stadt St. Gallen
 - Departement Sicherheit und Umwelt der Stadt Winterthur
 - Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich
 - Schweizerische Vereinigung Städtischer Polizeichefs SVSP
 - Städtevereinigung der Schutz- und Rettungsorganisationen



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren (KSSD) c/o Stadt Zürich Sicherheitsdepartement Bahnhofquai 3 Postfach 8021 Zürich info@kssd.ch
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Zustimmung erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Änderungen an den technischen Vorschriften (Dimensionen, Gewichte) für Fahrzeuge im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Bestimmung lässt sich in ihrer Tragweite noch nicht abschätzen. Dass im Strassenverkehr zukünftig Fahrzeuge verkehren, deren Lenkerinnen und Lenker einen unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad aufweisen dürfen, stellt in verschiedener Hinsicht eine grosse Herausforderung dar. Für den Vollzug müssen klare Vorgaben erarbeitet werden.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es fehlt eine Regelung für die Herausgabe der Daten an die Strafverfolgungsbehörden in Strafverfahren oder bei Verkehrsunfällen. Die vom Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten müssen auch den Vollzugsbehörden zugänglich sein und von diesen ausgelesen werden können. Es ist sicherzustellen, dass der Vorschlag den datenschutzrechtlichen Grundsätzen entspricht (Gesetzmässigkeitsprinzip, Zweck der Datenerhebung und Weitergabe). Darüber hinaus fehlt eine gesetzliche Pflicht der Fahrzeughersteller, die in Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten den Strafverfolgungsbehörden auf deren Anordnung zur Verfügung zu stellen.		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Fragestellung ist für uns nicht klar. Nach unserem Verständnis bezieht sich diese Frage zu Art. 25c eher auf Art. 25b (Fahrmodusspeicher) anstatt auf Artikel 25a Abs. 3 E-SVG. Die Bestimmung von Art. 25c bedarf unseres Erachtens der Konkretisierung. Was bedeutet "Der Datenschutz ist zu gewährleisten". Im Titel der Bestimmung könnte auch von "Sicherheit" oder "Zugriff" auf die Daten gesprochen werden.		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssys-		
---	--	--

tem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Versuche sollten nach einheitlichen Kriterien bewilligt und im Hinblick auf spätere rechtliche Regelungen einheitlich ausgewertet werden. Vor diesem Hintergrund besteht eine gewisse Zurückhaltung gegenüber einer Lösung gemäss Art. 25d Abs. 3 E-SVG, die Versuche mit "regionalem Charakter" pauschal an die Kantone delegiert.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die vorgeschlagene Änderung ist zu begrüßen. Durch die Beschränkung des richterlichen Ermessens gemäss dem bisherige Wortlaut von Art. 90 Abs. 3 respektive 4 SVG wurden die Betroffenen teilweise viel härter angefasst, als es unter dem Aspekt des Verschuldens oder der Verkehrsgefährdung bzw. unter spezialpräventiven Aspekten angezeigt gewesen wäre. Vereinzelt kam es zu Verurteilungen von Mitarbeitenden von Blaulichtorganisationen, die in Erfüllung ihrer Aufgabe eine dringliche Dienstfahrt durchführen mussten.		
13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Antwort zu Frage Ziff. 12 Die Aufhebung wird begrüsst, insbesondere im Vergleich mit anderen Mindeststrafen, die das Strafrecht für Verbrechen oder Vergehen vorsieht. Es gilt jedoch zu verhindern, dass die Raserdelikte schleichend abgeschafft werden. Daher fordert die KSSD den Gesetzgeber dazu auf, geeignete Ersatzmechanismen zu prüfen.		
14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung ist unnötig, können ungewollte Härten doch auch über den neu gesetzlich ausdrücklich vorgesehenen Ermessensspielraum verhindert werden. Es gilt sicherzustellen, dass keine «kumulierten» Entlastungen möglich sind, welche schliesslich zu einer relevanten Verwässerung führen.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung ist zu begrüßen. Heute fallen zahlreiche Widerhandlungen, die in Verwendung von Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft begangen werden unter die allgemeinen Vergehenstatbestände. Das entspricht nicht dem geschaffenen Gefahrenmoment und ist unverhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die KSSD begrüsst die Ausdehnung der Halterhaftung auf juristische Personen ausdrücklich.</p> <p>In der Praxis zeigt sich, dass zahlreiche juristische Personen oft nicht in der Lage oder nicht willens sind, der Polizei jene Person anzugeben, die das Fahrzeug zur fraglichen Zeit benutzte. Aufgrund der einschlägigen bundesgerichtlichen Rechtsprechung (Urteil Nr. 6B_252/2017) ist es in zahlreichen Fällen nicht möglich, die juristische Person als Fahrzeughalterin zur Verantwortung zu ziehen. Dies führt zu Missbräuchen, indem mit Firmenfahrzeugen Übertretungen begangen werden, im Wissen, dass niemand gebüsst werden kann.</p> <p>Trotz der von der Rechtsprechung geübten Kritik an der heutigen Regelung zur Halterhaftung äussert sich der vorliegende Entwurf nicht zum Umfang der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters. Im Sinne der Rechtssicherheit wäre mit den Worten des Zürcher Obergerichts zu erwarten und wünschbar, dass der vorliegende Entwurf die vom Gesetzgeber bis heute offen gelassene Frage beantwortet, ob und der Fahrzeughalter anstelle des unbekanntes Fahrzeuglenkers <i>schuldig gesprochen</i> werden kann bzw. muss (siehe Urteil des Obergerichts Zürich vom 2. Mai 2017, SU160069, E. 4.2.).</p>		

Weitere Bemerkungen und Änderungsbedarf:

Wir gestatten uns den Hinweis auf weiteren Änderungsbedarf im SVG aufzuzeigen und zu beantragen:

Bundeskompentenz einer bundesrechtlichen Regelung der privaten Ausnahmetransportbegleiter (ATB) von Schwertransporten

Im SVG soll analog der Regelung für die Gefahrgutbeauftragten eine Kompetenznorm geschaffen werden, die den Bundesrat ermächtigt, mittels Verordnung eine schweizweit gültige Regelung für private Ausnahmetransportbegleiter (ATB) vorzusehen. Die ATB Ausweise bzw. Bewilligungen sollten schweizweit gültig sein und ins Bundesrecht überführt werden. Die heutigen ATB Standardauflagen für Ausnahmetransportbegleiter soll mittels Bundesverordnung zum einem harmonisierten, schweizweitem Standard erhoben werden. Das würde die Administration vereinfachen und Rechtssicherheit und Beständigkeit für die Transportbranche und die Kontrollbehörden schaffen.

Massnahmen zur Lärmbekämpfung im Strassenverkehr (Wirksameres Vorgehen gegen manipulierte Abgassysteme)

Strafuntersuchungsbehörden und Polizei stehen vor immer grösser werdenden Herausforderungen zur Bekämpfung der Lärmproblematik im Strassenverkehr durch illegale und manipulierte Fahrzeugteile wie Auspuffanlagen. Dabei bestehen zahlreiche Gesetzeslücken und Unklarheiten. Es fehlen klare gesetzliche Grundlagen und Vorgaben für die Lärmmessung sowie der Messmittel. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Kurzfristig kann in diesem Bereich eine sehr wirkungsvolle präventive Massnahme eingeführt werden. Zur Lärmbekämpfung soll im SVG eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, welche es den Administrativbehörden ermöglicht, fehlbaren Fahrzeugführern von manipulierten Abgasanlagen den Führerausweis im Sinne eines Warnungsentzuges zu entziehen. Zudem soll die Polizei beauftragt werden, Führerausweise entsprechend sofort abzunehmen. Diese Möglichkeit bestand schon früher einmal in Art. 54 Abs. 3 aSVG. Hiermit könnte eine präventive Wirkung erzielt werden.

Änderung von Art. 89b Bst. b und Art. 89g Abs. 4 und Abs. 6 SVG:

Aufgrund sich in jüngster Vergangenheit stellender Problematiken in der Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren, wird weiter beantragt, folgende Artikel wie folgt zu ergänzen:

- **Art. 89b Bst. b SVG**
"Durchführung von Administrativ- und Strafverfahren **sowie Ordnungsbussenverfahren** gegen Fahrzeugführer im Strassenverkehr. "
- **Art. 89g Abs. 4 SVG**
"Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde."
- **Art. 89g Abs. 6 SVG**
Das ASTRA und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abrufverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen.

Einführung von Totwinkel-Assistenten für schwere Motorwagen (Lastwagen, Reisesecars etc.)

Immer wieder kommt es zu schweren Unfällen beim Rechtsabbiegen von Lastwagen, welche parallelfahrende Velofahrende übersehen. Meistens enden diese Unfälle tödlich. Diesbezüglich wird eine beschleunigte Anpassung des nationalen Rechts an das europä-

ische Recht beantragt (vgl. die Verordnung (EU) Nr. 2019/2144 des europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, ABI. L 325 vom 16.12.2019, S. 1-40).

Die technischen Möglichkeiten zur Beseitigung des "Toten Winkels" bestehen bereits heute (Kostenpunkt rund ca. max. CHF 2000.-). Daher wäre eine kürzere Übergangsfrist als diejenige der EU zu fordern.

Die KSSD hat diese Forderung bereits in ihrer Stellungnahme vom 29. September 2020 zur Vernehmlassung "17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!" zuhanden des Parlaments (KVF-N) eingebracht.

Sehr geehrte Damen und Herren

In der Beilage senden wir Ihnen die Stellungnahme der Verkehrskommission KKPKS / SVSP zu den rubrizierten Revisionen. Die Verkehrskommission hat sich bei der vorliegenden Stellungnahme auf strategischere Inhalte beschränkt. Detaillierte Technikfragen aus der laufenden Revision werden durch die hierfür besser qualifizierte ACVS, verantwortlich ist der Vorsitzende Thomas Baumgartner, direkt beantwortet.

Besonders hinweisen möchten wir auf unsere Antwort zur Frage 12 im Fragebogen Revision SVG. Dort haben wir zusätzlich darauf hingewiesen, dass wir neben den Änderungen beim Rasertatbestand, uns eine solche für den Art. 100 SVG zu Gunsten der Blaulichtorganisationen bei Dringlichkeitsfahrten mit nachfolgendem Wortlaut wünschen:

Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, sofern er die nötige Vorsicht walten lässt und die erforderlichen Warnsignale abgibt; die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe entgegensteht. Hat der Fahrzeugführer durch seine Verkehrsregelverletzung eine zum Einsatzzweck unverhältnismässig grosse Gefahr geschaffen, so ist die Dienstfahrt strafmildernd zu berücksichtigen.

Wir hoffen allerdings, dass sich die Änderungen zu Gunsten fehlbarer Lenker (insbesondere Fragen 12 bis 14 und 15) nicht dahingehend auswirken, dass Raserdelikte und Fahrten unter Drogen-, Medikamenten- und Alkoholeinfluss wieder bzw. noch mehr zunehmen.

VERKEHRSKOMMISSION KKPKS / SVSP
Der Präsident
Dr. Bruno Zanga



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Schweizerische Verkehrskommission der KKPKS
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Zustimmung erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Änderungen an den technischen Vorschriften (Dimensionen, Gewichte) für Fahrzeuge im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist zu begrüßen, dass der Bundesrat beim automatisierten Fahren die Regelungskompetenz auf Stufe der Verordnungen erhält. So wird es möglich sein, entsprechend der technischen Entwicklung jeweils "Freigaben" zu erteilen. Wir stellen bereits heute fest, dass das automatisierte Fahren zur Reduktion der Unfälle führt oder der Unfall weniger schwer ausfällt.		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Bestimmung lässt sich in ihrer Tragweite noch nicht abschätzen und hängt entscheidend von der weiteren technischen Entwicklung ab. Dass im Strassenverkehr zukünftig Fahrzeuge verkehren, deren Lenkerinnen und Lenker einen unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad aufweisen dürfen, stellt in verschiedener Hinsicht eine sehr grosse Herausforderung dar. Es müssen klare und nachvollziehbare Vorgaben erarbeitet werden.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ohne diese Möglichkeit wird autonomes Fahren sich nicht entwickeln können. Nur "im Labor" lässt sich autonomes Fahren ohne Fahrzeugführer nicht entwickeln. Wir setzen voraus, dass die technische Entwicklung die damit verbundenen Gefahren weitgehend eliminieren wird und erst dann entsprechende Freigaben erfolgen.		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es fehlt eine Regelung für die Herausgabe der Daten an die Strafverfolgungsbehörden in Strafverfahren oder bei Verkehrsunfällen. Die vom Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten müssen auch den Vollzugsbehörden zugänglich sein und von diesen ausgelesen werden dürfen. Es ist sicherzustellen, dass der Vorschlag den datenschutzrechtlichen Grundsätzen entspricht (Gesetzmässigkeitsprinzip, Zweck der Datenerhebung und Weitergabe). Darüber hinaus fehlt eine gesetzliche Pflicht der Fahrzeughersteller, die in Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten den Strafverfolgungsbehörden auf deren Anordnung zur Verfügung zu stellen.		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus unserer Sicht ist die Frage unklar. Auf was bezieht sich Art. 25c oben. Bezieht sich diese Frage nicht eher auf Art. 25b (Fahrmodusspeicher) anstatt auf Artikel 25a Abs. 3? Diese Bestimmung ist u.E. unklar formuliert und bedarf einer Konkretisierung. Was bedeutet "Der Datenschutz ist zu gewährleisten". Der Titel der Bestimmung ist u.E. ebenfalls unklar. Besser wäre wohl von "Sicherheit" oder "Zugriff" auf die Daten zu sprechen.		

--	--

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann?
(Art. 25d E-SVG)

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	--	-------------------------------	--

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Ja, da dies dem Fortschritt und letztlich der Reduktion der Unfälle dient. Wichtig wären aus unserer Sicht, dass die Freigabe nach einheitlichen Kriterien bezüglich der Bewilligung von Versuchen erfolgt.</p>
--	--

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, da wir davon ausgehen, dass dies der Verkehrssicherheit dient.		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Für die Verkehrskommission der KKPKS ist dies nicht von strategischer Bedeutung. Die Stellungnahme diesbezüglich erfolgt durch die ACVS.		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Für die Verkehrskommission der KKPKS ist dies nicht von strategischer Bedeutung. Die Stellungnahme diesbezüglich erfolgt durch die ACVS.		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gleichzeitig wünschen wir die Anpassung des Art. 100 SVG mit folgendem Wortlaut: «Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, sofern er die nötige Vorsicht walten lässt und die erforderlichen Warnsignale abgibt; die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe entgegensteht. Hat der Fahrzeugführer durch seine Verkehrsregelverletzung eine zum Einsatzzweck unverhältnismässig grosse Gefahr geschaffen, so ist die Dienstfahrt strafmildernd zu berücksichtigen.»		
13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Vergleich mit anderen Mindeststrafen, die das Strafrecht für Verbrechen oder Vergehen vorsieht, erscheint die bislang geltende Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines "Raserdelikts" unverhältnismässig.		
14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir gehen davon aus, dass die Versicherung trotz "Kann-Vorschrift" bei fehlbarem Verhalten Regress nehmen werden.</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir betrachten eine Umsetzung in der Praxis nicht als sinnvoll. Alkohol-Wegfahrsperrn können jederzeit umgangen werden.</p>		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Herr Stefan Huonder
3003 Bern

Aarau, 11. Dezember 2020

Vernehmlassung Teilrevision Strassenverkehrsgesetz / 8 Verordnungen

Sehr geehrter Herr Huonder

Für die Möglichkeit der Stellungnahme zu den erwähnten Gesetzes- und Verordnungsanpassungen danken wir Ihnen. Sie finden die beiden ausgefüllten Fragebogen im Anhang.

Zusätzlich formulieren wir nachstehend weitere Anliegen, die nicht direkt in den Vorlagen enthalten sind:

- Um das Handling für alle Beteiligten so einfach wie möglich zu halten, bitten wir Sie, keine differenzierten Vorschriften für normale E-Bikes bis 25 km/h und den nicht motorisierten Fahrrädern zu erlassen.
- Damit Lastenvelos einen relevanten Anteil von Transportleistungen gerade in städtischen Gebieten übernehmen können, muss das Gesamtgewicht deutlich erhöht werden. Wir beantragen eine Erhöhung auf 300 kg. Die technischen Voraussetzungen dafür sind gegeben. Mit der Unterstützung eines Elektromotors können diese Lasten problemlos bewegt werden.
- Es ist störend, dass Jugendliche erst ab 14 Jahre mit E-Bikes fahren dürfen. Wir fordern deshalb die Anpassung auf EU-Niveau: Ab 10 Jahren mit normalen E-Bikes bis 25 km/h.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen, danken wir Ihnen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

2rad Schweiz



Peter Sommer
Zentralpräsident



Daniel Schärer
Geschäftsführer



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

2rad Schweiz

Bahnhofstrasse 86

5001 Aarau

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **12.12.2020** an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist?
(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Im Sinne der Verkehrssicherheit ist diese Massnahme abzulehnen.

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es muss jederzeit die Möglichkeit, dass die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer persönlich übernehmen kann. Deshalb müssen die entsprechenden Fähigkeiten vorhanden sein.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Erstäterinnen oder Erstäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahrunfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Elektronisch verschickt an:

svg@astra.admin.ch

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Altdorf, 9. Dezember 2020

Stellungnahme der Alpen-Initiative zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und der zugehörigen Verordnungen Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Die Revision des Strassenverkehrsgesetzes beinhaltet und regelt wichtige Punkte, wie beispielsweise das autonome Fahren und die Förderung von klimafreundlicheren Technologien. Allerdings bewerten wir auch einige Teile der Vorlage eher kritisch. Denn durch die wegfallenden Lohnkosten des autonom fahrenden Schwerverkehrs wird die Strasse gegenüber der Schiene massiv kostengünstiger. Sind die Lastwagen zusätzlich noch emissionsarm (bzgl. Luftschadstoffe und Klimaabgase) und müssen darum nur eine sehr tiefe bzw. keine LSV entrichten, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Der Volkswille hat wiederholt klar zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf die Schiene verlagert werden sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig in Sachen Abgasen emissionsarm unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Lärm, Flächen- und Ressourcenbedarf und Staus führen und stellt eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-Lastwagen (Wasserstoff oder Batterieelektrisch) die Güter

auf der Schiene deutlich energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue, weitere Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.

Im Detail kritisieren wir folgende Punkte an den einzelnen Anträgen:

Förderung umwelt- und klimafreundlicherer Technologien

In der Vorlage wird vorgeschlagen, dass der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist. Diese Änderung begünstigt die Umstellung auf elektrisch betriebene Lastwagen. Dies ist aus Sicht der Alpen-Initiative nötig, damit der CO₂-Ausstoss im Güterverkehr gesenkt werden kann. Die Erweiterungen in den Dimensionen und Gewichten von Fahrzeugen sollen aber nur so weit als nötig und im Rahmen der Verhältnismässigkeit vorgenommen werden. Für Fahrzeuge der sogenannten Brückentechnologien, welche nicht vollständig fossilfrei betrieben werden (wie bspw. LNG-Lastwagen), sollte es keine Möglichkeit zu Überschreitung von höchstzulässigen Massen und Gewichten geben.

Sind Lastwagen künftig emissionsarm und müssen darum nur eine sehr tiefe bzw. keine LSVA entrichten, wird es für die elektrisch betriebene, mit erneuerbarer Energie angetriebene und energieeffiziente Schiene jedoch schwieriger, im Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Dies wäre ein klima-, energie- und umweltpolitischer Rückschritt. Wichtig ist daher, dass die Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene absolut gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder gar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die Rollende Landstrasse (RoLa) kompatibel sein.

Automatisiertes Fahren

Wir sind mit den neuen Anpassungen im Bereich des automatisierten Fahrens grundsätzlich einverstanden. Allerdings müssen zusätzliche begleitende Rahmenbedingungen festgelegt werden, welche möglichen unerwünschten Folgen dieser technologischen Änderung, wie die Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse, entgegensteuern. Ergänzend zur Verkehrssicherheit, die unter keinen Umständen beeinträchtigt werden darf, soll automatisiertes Fahren auch nicht dazu führen, dass die Konkurrenzfähigkeit des Schienenverkehrs eingeschränkt wird und eine Verdrängung stattfindet. Bewilligungen zum automatisierten Fahren und Fahrversuche sind mit dem Ziel einer nachhaltigen Mobilität abzustimmen und dürfen nicht im Widerspruch dazu stehen.

Ergänzend zum Fahrmodus-Speicher müssen Hersteller ebenfalls verpflichtet werden, Einblick in die Programmierung und Algorithmen zu gewähren, wenn sie im Sicherheitsinteresse der Öffentlichkeit liegen. Die Verpflichtung soll auch eine Kooperation bei der Auswertung bei Unfallsituationen oder Beinahe-Unfällen beinhalten.

Die Entwicklung in Richtung Automatisierung - die unabhängig von der Schweiz stattfindet - bringt nebst allen Risiken auch Chancen für Verkehrssicherheit und Umweltschutz mit sich. Die Entwicklung hin zu einer stärkeren Automatisierung wird global vorangetrieben. Es müssen deshalb die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Verantwortung der Fahrzeuglenker auch an Fahrzeug/Hersteller/Prüfer, etc. übertragen zu können. Es ist auch grundsätzlich begrüssenswert, wenn der

Bundesrat in der Entwicklung eine aktive Rolle einnimmt und eine rechtliche Basis schafft, um im eigenen Land das technische Knowhow aufzubauen und mit kontrollierten Versuchen ausreichend Erfahrungen zu sammeln und vom technischen Fortschritt schliesslich auch profitieren zu können.

Fahrzeuge, die auf einer bestimmten Strecke ohne Fahrzeugführerin oder -führer verkehren können, bringen neue Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Dies birgt auch das Potential, dass heute nicht rentable Linien in peripheren Gebieten günstiger betreiben werden können, was das ÖV-Angebot stärken und erweitern kann.

Wir möchten aber festhalten, dass die steigende Autonomie der Fahrzeuge nicht zu einer Lockerung der Arbeitszeiten-Regelung der Chauffeure bzw. Überwacher des Fahrzeugs führen darf. Auch diese Chauffeure künftig mit mehr unterstützenden Systemen fahren müssen sie dennoch jederzeit ausgeruht und erholt sein um Engreifen zu können.

Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

Wir möchten an dieser Stelle dringend dazu aufrufen, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Festlegung von Ausnahmen so restriktiv wie möglich handhabt. Um die Lärmbelastung der Bevölkerung in der Nacht und an Sonntagen möglichst tief zu halten und diesen Wettbewerbsvorteil des Schienengüterverkehrs nicht weiter zu beschneiden, ist dies unbedingt notwendig.

Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

Diese Änderung muss möglichst missbrauchssicher umgesetzt werden. Andernfalls können auf diese Weise LSVA-Zahlungen vermieden werden, wenn das Fahrzeug kurzfristig weniger schwere Ladungen mitführt und dadurch das Gewicht ändert, jedoch dann zeitweise doch vollbeladen fährt. Ob das Fahrzeug aber voll beladen ist oder halb leer fährt, führt fast zu denselben Belastungen für das Strassennetz, zu Lärmbelastung, CO₂-Emissionen, etc. Daher sollen Lastwagen, die in der Regel 40 Tonnen mitführen nicht Einsparungen bei der LSVA-Abgaben erhalten, nur weil sie kurzfristig weniger stark beladen sind und ihr Gewicht entsprechend anpassen.

Kommt hinzu, dass heute noch deutlich zu wenige Schwerverkehr-Kontrollen durchgeführt werden. Um eine missbrauchssichere Umsetzung zu gewährleisten soll der Bund mehr Mittel in die Kontrollen investieren (welche von den Kantonen durchgeführt werden). Es muss das Ziel sein, dass die Kontrollen soweit intensiviert werden, dass mindestens jeder 10. Lastwagen auf den Transitstrecken und anderen Strassengüterverkehr-intensiven Relationen auch effektiv kontrolliert wird.

Es ist wichtig, dass ein Monitoring zum Gebrauch und möglichen Missbrauch dieser neuen Möglichkeit geschaffen wird.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Entscheidungsprozess. Die detaillierten Anmerkungen und Einschätzungen zum Vorentwurf finden Sie im angehängten Fragebogen.

Freundliche Grüsse



Jon Pult
Präsident der Alpen-Initiative



Fabio Gassmann
Koordinator Bundespolitik



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Alpen-Initiative Hellgasse 23 6460 Altdorf
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung begünstigt die Umstellung auf elektrisch betriebene Lastwagen (batterie-betriebene und Wasserstoff). Dies ist eine der notwendigen Massnahmen, damit der CO ₂ -Ausstoss im Güterverkehr gesenkt werden kann. Es kann aber nicht sein, dass sog. Brückentechnologien, welche nur sehr geringe oder gar keine Umwelt- und Klima-Emissionsvorteile aufweisen über solche Besserstellungen gefördert werden. Dies sollte nur ebendiesen Antrieben und Energieformen zustehen, welche sehr deutliche Vorteile für die Umwelt und das Klima vorweisen, eben wirklich fossilfrei betrieben werden. Aus Sicht der Alpen-Initiative wäre es wünschenswert dies auch im Rahmen der Gesetzgebung deutlich zu machen (bspw. könnten die im Gesetz erwähnten Vorteile noch qualifiziert werden, bspw. als «bedeutende» Vorteile). Wichtig ist aber, dass die Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene weiterhin absolut gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder gar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die rollenden Landstrasse (RoLa) kompatibel		

sein.

Die Erweiterungen in den Dimensionen und Gewichten von Fahrzeugen sollen nur so weit als nötig und im Rahmen der Verhältnismässigkeit vorgenommen werden. Der Strassengüterverkehr soll in keiner Weise gegenüber der Schiene bevorteilt werden.

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind mit den neuen Anpassungen im Bereich des automatisierten Fahrens einverstanden. Allerdings müssen zusätzliche Rahmenbedingungen festgelegt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzend zur Verkehrssicherheit, die nicht beeinträchtigt werden darf, darf automatisiertes Fahren auch nicht dazu führen, dass die Bewegungsfreiheit von anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Fussgänger und Velofahrer) eingeschränkt wird oder eine Verdrängung infolge Unsicherheitsgefühl stattfindet. Automatisierung muss sich den Möglichkeiten des LV anpassen und nicht umgekehrt. - Bewilligungen zum automatisierten Fahren und Fahrversuche sind mit den Zielen einer nachhaltigen Mobilität abzustimmen und dürfen nicht im Widerspruch zu diesen stehen. - Haftungslücken müssen ausgeschlossen werden. Bei nicht abgedeckten Schäden aufgrund allfälliger Lücken in der Gesetzgebung soll der Staat mit einem Versicherungsfonds einspringen. - Ergänzend zum Fahrmodusspeicher müssen Hersteller ebenfalls verpflichtet werden Einblick in die Programmierung und Algorithmen zu gewähren, wenn sie im Sicherheitsinteresse der Öffentlichkeit liegen. Die Verpflichtung soll auch eine Kooperation bei der Auswertung bei Unfallsituationen oder Beinahe-Unfällen beinhalten. <p>Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und damit nur mit tiefer bzw. keiner LSVA-Pflicht bestückt, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Lärm und Stau führen und stellt eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-LKWs die Güter auf der Schiene energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.</p>		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahr-

<p>zeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Entwicklung Richtung Automatisierung - die unabhängig von der Schweiz stattfindet - bringt nebst allen Risiken auch Chancen für Verkehrssicherheit und Umweltschutz mit sich.</p> <p>Die Entwicklung hin zu einer stärkeren Automatisierung wird global vorangetrieben. Es müssen deshalb die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Verantwortung der Fahrzeuglenker auch an Fahrzeug/Hersteller/Prüfer, etc. übertragen zu können. Es ist auch grundsätzlich begrüssenswert, wenn der Bundesrat in der Entwicklung eine aktive Rolle einnimmt und eine rechtliche Basis schafft, um im eigenen Land das technische Know-How aufzubauen und mit kontrollierten Versuchen ausreichend Erfahrungen zu sammeln und vom technischen Fortschritt schliesslich auch profitieren zu können.</p>		

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Punkt 3. Zudem: Fahrzeuge, die auf einer bestimmten Strecke ohne Fahrzeugführerin oder -führer verkehren können, bringen neue Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Dies birgt auch das Potential, dass heute nicht rentable Linien in peripheren Gebieten günstiger betreiben werden können, was das öV-Angebot stärken und erweitern kann.</p>		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind mit den aufgeführten Rahmenbedingungen einverstanden, sie garantieren aber noch nicht ausreichend Einblicke in die Entstehung von Unfällen. Zum Fahrmodusspeicher braucht es zusätzliche Datenspeicher (bzw. den Zugang zu den bereits erhobenen Daten), die es erlauben Rückschlüsse zur Funktionsweise des Automatisierungssystems zu machen.		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja. Solche Versuche sind wichtig für die Schaffung von Know How im Bereich der Automatisierung. Wir befürworten deshalb, dass dazu von den geltenden Bestimmungen abgewichen werden kann.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aufgrund der mangelnden Verkehrserfahrung und den überproportional hohen Unfallzahlen bei Neulenkern ist eine strengere Probezeit gerechtfertigt. Zum Eigenschutz (Jugendschutzmassnahme) und zum Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmenden. Die bisherige Regelung hat auch eine präventive Wirkung. Sie ist einfach kommunizierbar und lädt nicht ein, um sich an die Grenze des Unerlaubten heranzutasten.		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung muss möglichst missbrauchssicher umgesetzt werden. Andernfalls können auf diese Weise LSVA-Zahlungen vermieden werden, wenn das Fahrzeug kurzfristig weniger schwere Ladungen mitführt und dadurch das Gewicht ändert, jedoch dann zeitweise doch vollbeladen fährt. Ob das Fahrzeug aber voll beladen ist oder halb leer fährt, führt fast gleich hohen Belastungen für das Strassennetz, zu Lärmbelastung, CO ₂ -Emissionen, etc. Daher sollen Lastwagen die in der Regel 40 t mitführen nicht von tieferen LSVA-Ansätzen profitieren können, nur weil sie kurzfris-		

<p>tig weniger stark beladen sind und ihr Gewicht entsprechend anpassen. Kommt hinzu, dass heute noch deutlich zu wenige Schwerverkehr-Kontrollen durchgeführt werden. Um eine missbrauchssichere Umsetzung zu gewährleisten soll der Bund mehr Mittel in die Kontrollen investieren (welche von den Kantonen durchgeführt werden). Es muss das Ziel sein, dass die Kontrollen soweit intensiviert werden, dass mindestens jeder 10. Lastwagen auf den Transitstrecken und anderen Strassengüterverkehr-intensiven Relationen auch effektiv kontrolliert wird. Es ist wichtig, dass es ein Monitoring und auch entsprechende Kontrollen zum Gebrauch und möglichem Missbrauch dieser neuen Möglichkeit geben wird.</p>
--

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Ein Ermessensspielraum bestand bereits vorher, indem die Richter bedingte oder unbedingte Urteile aussprechen konnten. Die Abschwächung sendet eine unerwünschte Botschaft an potentielle Raser. Die Volksinitiative 12.053 «Schutz vor Rasern» wurde aufgrund des strengen Gegenvorschlages zurückgezogen. Eine Änderung nach so kurze Zeit missachtet den Volkswillen.</p>		
<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Frage 12.</p>		
<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Frage 12.</p>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Durch den Rückgriff des Versicherers auf die fehlbare Person muss die Person selber die Konsequenzen des Schadens tragen. Dies ist sinnvoll weil dadurch das Verhalten bestraft wird und dies von künftigen Raserdelikten abschreckt. Die neue Regelung ist eine Abschwächung des Schutzes vor Raser. Es birgt das Risiko, dass Raser ein Versicherungsangebot finden, welche das Rasen finanziell absichert.</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrern und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Staat hat eine besonders hohe Pflicht, wenn es um die Unversehrtheit und den Schutz seiner Bürger gegenüber Dritten geht. Bei Rasern und wiederholten Blaufahrern besteht ein grosses Rückfallrisiko vor dem Unbeteiligte zu schützen sind. Um Kosten zu sparen sollte stattdessen der Verursacher-Anteil erhöht werden. Von Personen, die mutmasslich mehrfach das Leben der übrigen Verkehrsteilnehmer gefährdet haben, darf man verlangen, dass sie sich mit grösseren Geldbeträgen an der Massnahme beteiligen, wenn sie nicht auf das Autofahren verzichten wollen. Im Gegenzug wird ihnen zugestanden, trotz höchst zweifelhaftem Verhalten noch einmal eine Chance zum Lenken eines Motorfahrzeuges zu erhalten. Für die potentiellen Opfer bedeuten Blackbox oder Alkoholwegfahrsperrern eine notwendige doppelte Absicherung, bei Rückfälligkeit oder Fehleinschätzung Begutachter.</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

--	--

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir möchten an dieser Stelle dringend dazu aufrufen, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Festlegung von Ausnahmen so restriktiv wie möglich handhabt. Ziel muss sein, dass es zu keiner Aufweichung des Sonntags- und Nachtfahrverbots kommt!		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In der Schweiz haben bisher in den Städten Zürich und Bern Formel-E Streckenrundrennen stattgefunden. Die durchführende Firma hat nach dem Rennen in Bern Konkurs angemeldet und die Gläubiger mussten mehrere Hunderttausend Franken Verluste hinnehmen. Nach dem Konkurs ist klar, dass die Durchführung von Formel-E-Rennen in der Schweiz nur noch dann möglich ist, wenn diese durch öffentliches Geld mitfinanziert werden. Obwohl der Anlass ein Millionenpublikum erreicht hat, verpufft die Werbewirkung solcher Grossanlässe in der Regel rasch. Vergessen geht bei der Debatte um den		

<p>wirtschaftlichen Nutzen von Events oft, dass diese nicht gratis sind, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Einschränkungen für Bevölkerung und Gewerbe. Die langen Auf- und Abbauarbeiten haben massive Auswirkungen auf das Gewerbe, den öffentlichen Verkehr und die Verkehrssicherheit.</p> <p>Wenn der grosse Gesamtaufwand des Formel-E Rennens mit den Transporten unzähliger Betonelementen, dem Auf- und Abbau der Fussgängerinseln, der grossen Zahl von Privatautos der Zuschauerinnen und Zuschauer, den Helikopterflügen zwecks Bildaufnahmen usw. einrechnet wird, dann stellt das Formel-E-Rennen gewiss kein Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen dar, nur weil man sich dadurch einen Werbeeffect für Elektroautos erhofft.</p> <p>Wir fordern den Bundesrat auf, auf die dauerhafte Bewilligungsmöglichkeit von Streckenrundrennen von Formel-E-Fahrzeugen zu verzichten.</p>
--

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Kochergasse 6
3003 Bern

Elektronische Eingabe: svg@astra.admin.ch

Bern, 8. Dezember 2020

Vernehmlassungsverfahren Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

Stellungnahme des Automobil Club der Schweiz ACS zur Teilrevision des SVG

Kontaktperson für Rückfragen:
Fabien Produit, Generalsekretär Automobil Club der Schweiz ACS,
fabien.produit@acs.ch, Tel. 031 328 31 17

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung «Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes» und die Möglichkeit einer Stellungnahme.

Als aktiver Teil von strasseschweiz unterstützt der ACS dessen Ansicht zur Teilrevision dieser beiden Gesetze. Die folgenden Punkte sind im Interesse unserer Mitglieder von besonderer Bedeutung, weshalb wir sie hier kurz hervorheben möchten:

Automatisiertes Fahren

Für den ACS ist Innovation ein zentrales Thema. Er unterstützt deshalb die Entwicklung neuer Technologien und das Beschreiten neuer Wege. Aus diesem Grund steht der ACS dem automatisierten Fahren positiv gegenüber und befürwortet dessen Förderung und technische Weiterentwicklung.



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Motion 17.3236 - Anpassung «Via sicura»

Der ACS begrüsst die vorgesehenen Anpassungen bei der «Via sicura», allen voran die differenziertere Betrachtung und Handhabung der sogenannten Raserdelikte. Unser Club hat sich für diese Anpassungen aktiv eingesetzt und ist froh, dass diese jetzt entsprechend umgesetzt werden sollen.

Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

Der ACS steht einer Flexibilität bei der Handhabung des Verbots für Rundstreckenrennen sehr positiv gegenüber. Der Motorrennsport ist ein wichtiger Pfeiler bei der technologischen Entwicklung von verschiedenen Antriebs- und Automatisierungssystemen. Deshalb sollte ihm auch in der Schweiz die entsprechenden Möglichkeiten geboten werden, die neuen, technologischen Entwicklungen aktiv einzusetzen und in der Praxis zu testen.

Zu den hier erwähnten und allen anderen Fragen finden Sie unsere Position im ausgefüllten Fragebogen, den wir mit diesem Schreiben mitsenden.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Automobil Club der Schweiz

Fabien Produit
Generalsekretär

Der ACS

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) wurde am 6. Dezember 1898 in Genf gegründet und ist ein Zusammenschluss von rund 95 000 Schweizer Automobilistinnen und Automobilisten zur Wahrung der verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, touristischen, sportlichen und weiterer mit dem motorisierten Privatverkehr zusammenhängenden Interessen. Er widmet der Strassenverkehrsgesetzgebung und ihrer Anwendung besondere Aufmerksamkeit und setzt sich für die Verkehrssicherheit auf der Strasse ein.



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Kochergasse 6
3003 Bern

Elektronische Eingabe: svg@astra.admin.ch

Bern, 8. Dezember 2020

Vernehmlassungsverfahren Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

Stellungnahme des Automobil Club der Schweiz ACS zur Teilrevision des Ordnungsbussengesetzes

Kontaktperson für Rückfragen:
Fabien Produit, Generalsekretär Automobil Club der Schweiz ACS,
fabien.produit@acs.ch Tel. 031 328 31 17

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung «Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes» und die Möglichkeit einer Stellungnahme.

Als aktiver Teil von strasseschweiz unterstützt der ACS dessen Ansicht zur Teilrevision dieser beiden Gesetze. Die folgenden Punkte sind im Interesse unserer Mitglieder von besonderer Bedeutung, weshalb wir sie hier kurz hervorheben möchten:

Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes

Die Verkehrssicherheit gehört zur DNA des ACS. Deshalb steht unser Club den vorgesehenen Regelungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes sehr positiv gegenüber. Die Zahl der E-Bikes, die auf unseren Strassen unterwegs sind, ist in den letzten Jahren massiv gestiegen. Deswegen sind Massnahmen wie das Tragen eines Schutzhelmes und das obligatorische Fahren mit Licht am Tag aus Sicht des ACS besonders sinnvoll.



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe bei Lieferwagen und Wohnmobilen, welche die Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen nur wegen des Mehrgewichts des alternativen Antriebssystems überschreiten:

Der ACS unterstützt die vorgesehenen Regelungen im Zusammenhang mit der Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe bei Lieferwagen und Wohnmobilen. Gewerbetreibende und Campingurlauber sollen nicht dafür bestraft werden, wenn sie ein Motorfahrzeug mit einem alternativen Antriebssystem kaufen, welches aufgrund des Antriebssystems die bisherige Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen überschreitet. Wir erachten diese Regelungen auch deshalb als besonders wichtig, weil das Camping und Caravaning in den letzten Jahren in der Schweiz einen wahren Boom erlebt hat. Deshalb versteht es sich aus unserer Sicht von selbst, dass Wohnmobile auch an Sonn- und Feiertagen auf unseren Strassen verkehren dürfen.

Zu den hier erwähnten und allen anderen Fragen finden Sie unsere Position im ausgefüllten Fragebogen, den wir mit diesem Schreiben mitsenden. Bitte beachten Sie, dass wir zu den Fragen 1 bis und mit 11 keine Stellungnahme abgegeben haben, da diese sich um Belange des Schwerverkehrs drehen, welcher nicht zu unseren Kernkompetenzen gehört.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Automobil Club der Schweiz

Fabien Produit
Generalsekretär

Der ACS

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) wurde am 6. Dezember 1898 in Genf gegründet und ist ein Zusammenschluss von rund 95 000 Schweizer Automobilistinnen und Automobilisten zur Wahrung der verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, touristischen, sportlichen und weiterer mit dem motorisierten Privatverkehr zusammenhängenden Interessen. Er widmet der Strassenverkehrsgesetzgebung und ihrer Anwendung besondere Aufmerksamkeit und setzt sich für die Verkehrssicherheit auf der Strasse ein.



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Automobil Club der Schweiz ACS Wasserwerksgasse 39 3000 Bern 13
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidg. Departements für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
CH-3003 Bern

Elektronischer Versand: svg@astra.admin.ch

Bern, den 11. Dezember 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Stellungnahme von auto-schweiz – Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

Unsere Antwort entspricht derjenigen unseres Dachverbands *strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs (FRS)*.

Allgemeine Bemerkungen

Der Revisionsentwurf enthält zahlreiche Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes sowie der zugehörigen Verordnungen. Die wichtigsten Änderungen sind folgende:

- Anpassung der Fahrzeugkategorien (Gewichte und Abmessungen) zur Förderung von Technologien (Antrieb und Aerodynamik), die die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen verringern;
- Schaffung der Rechtsgrundlage für automatisiertes Fahren und autonome Fahrzeuge;
- mehr Flexibilität beim Entzug von Führerausweis auf Probe für Neufahrer;
- Uneingeschränkte Änderung des Höchstgewichts von Nutzfahrzeugen zulassen;
- Den Richtern einen Ermessensspielraum für den Straftatbestand des Raserdelikts einräumen;
- Streichung der Verpflichtung, bei Fahrunfähigkeit oder bei einem Raserdelikt auf die Privathaftpflichtversicherung zurückzugreifen;
- Einführung einer Ausnahme, um Rundstreckenrennen mit Elektrofahrzeugen zu erlauben;
- Das Tragen eines Helms ist für elektrische Fahrräder und Roller Pflicht;
- Reduzierung der Strafen für Geschwindigkeitsüberschreitungen bei Elektrofahrzeugen.

Insgesamt unterstützt und begrüsst auto-schweiz das Projekt, das viele Bedürfnisse des Strassenverkehrs erfüllt. Einige wenige Vorschläge müssen jedoch von Zeit zu Zeit überprüft oder angepasst werden. Unsere ausführlichen Kommentare dazu finden Sie im folgenden Text und im beigefügten Fragebogen.

Detaillierte Bemerkungen

Technologien zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

Neue Aerodynamik- oder Antriebstechnologien führen oft zu einer Erhöhung von Fahrzeuggewicht und -massen. Der Entwurf will verhindern, dass neue Technologien mit dem Ziel einer Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu verminderten Ladekapazitäten führen. Vorgeschlagen wird, Gewicht und Masse, die auf solche Technologien oder Ausstattungen zurückzuführen sind, auf dem Verordnungsweg zu kompensieren.

auto-schweiz begrüsst diesen Vorschlag, der die Markteinführung von effizienteren Fahrzeugen erleichtern wird. Es muss sichergestellt werden, dass alle Nutzfahrzeuge, landwirtschaftliche und Baustellenfahrzeuge einbezogen werden, bei denen die Einführung umwelteffizienterer Technologien sie benachteiligt.

Automatisiertes Fahren und autonome Fahrzeuge

Die immer effizienteren Assistenzsysteme (Parkassistent, Abstandsregeltempomat, Verkehrsschilderkennung, Totwinkelüberwachung, Spurassistent, usw.) entwickeln sich rasend schnell und tragen zu einer Verbesserung von Sicherheit und Komfort bei. Der Bundesrat soll die Möglichkeit erhalten, Vorschriften über Technologien, die dem Fahrer in bestimmten Situationen gewisse Aufgaben abnehmen können (z. B. Fahrassistenz bei Stau auf der Autobahn), auf dem Verordnungsweg anzupassen. Gleichzeitig will der Entwurf dem ASTRA die Kompetenz übertragen zur Förderung dieser Technologien und zur Prüfung von Fahrzeugen, die nicht auf normalem Wege zugelassen werden können – insbesondere autonome Fahrzeuge, die alle Situationen ohne Fahrer meistern. Bei diesen automatisierten Fahrzeugen sieht der Entwurf die Pflicht zur Aufzeichnung von Fahrdaten vor, zu denen der Fahrzeughalter sowie Behörden und Dritte Zugang haben sollen.

auto-schweiz begrüsst den Willen des Bundesrates und des ASTRA, die neuen Automatisierungs-Technologien schnell zu fördern und zu integrieren und entsprechende Tests zu erlauben, ist zu begrüßen. Eine vorgängige Anhörung der parlamentarischen Kommissionen und der interessierten Kreise scheint allerdings unabdingbar und muss gesetzlich verankert werden. Der Zugang zu den in den Fahrzeugen enthaltenen privaten Daten darf der Verwaltung oder Dritten nicht auf dem Verordnungsweg gewährt werden ohne die Zustimmung des Fahrzeughalters, ohne Einschränkung und ohne weitere mit den betroffenen Verkehrsorganisationen ausgehandelte Bedingungen.

Lockerung des Entzugs des Lernfahrausweises

Derzeit wird Neulenkern der Lernfahrausweis für eine Probezeit von 3 Jahren erteilt. Im Falle eines Führerausweisentzugs wegen einer Widerhandlung wird die Probezeit verlängert. Bei einer zweiten – sogar leichten (z. B. Überschreitung von 16 km/h innerorts) – Widerhandlung wird der Lernfahrausweis annulliert. Das aktuelle System bestraft Neulenkern, die eine leichte und später eine schwere Widerhandlung begehen, durch einen temporären Ausweisentzug, während der Ausweis bei einer schweren Widerhandlung gefolgt von einer leichten dauerhaft entzogen wird. Um eine Gleichbehandlung und die Verhältnismässigkeit der Sanktionen sicherzustellen, soll der Ausweis nur bei einer mittelschweren oder schweren zweiten Widerhandlung dauerhaft entzogen werden.

auto-schweiz begrüsst diesen Vorschlag, da er die Gleichbehandlung und die Verhältnismässigkeit der Strafen verbessert – dies ist wichtig, damit diese nicht willkürlich erscheinen und für die Bevölkerung verständlich sind. Ausserdem betrifft die Lockerung nur die leichten nach einem Ausweisentzug begangenen Widerhandlungen. Bei einer mittelschweren oder schweren zweiten Widerhandlung wird der Ausweis weiterhin dauerhaft entzogen. Die Verkehrssicherheit wird also nicht verschlechtert.

Gewichtsänderung von Nutzfahrzeugen

Derzeit dürfen Nutzfahrzeughalter das Gesamtgewicht ihres Fahrzeugs höchstens einmal jährlich ändern lassen. Dies kann dazu führen, dass ein Transportunternehmen die LSWA für ein 40-Tonnen-Fahrzeug bezahlen muss, obwohl es mit diesem über eine längere Zeit nur Ladungen von maximal 30 Tonnen transportiert. Die Änderung des Gesamtgewichts von Fahrzeugen und Anhängern soll mehrmals im Jahr erlaubt werden.

auto-schweiz unterstützt diese Änderung, die es eine ungerechte Besteuerung gewisser Nutzfahrzeuge zu vermeiden.

Rasermassnahmen

2016 und 2017 hat das Bundesgericht die Ansicht vertreten, dass Geschwindigkeitsübertretungen, die gesetzlich als Raserdelikt definiert sind, aber fahrlässig begangen werden, nicht automatisch ein Raserdelikt darstellen. Das geltende Gesetz schafft seitdem Rechtsunsicherheiten für alle Verkehrsteilnehmer und erhöht unnötigerweise die Arbeitslast der Justizbehörden. Mit diesem Entwurf soll festgehalten werden, dass die Gerichte die Umstände berücksichtigen und von der Anwendung des Rasertatbestandes absehen können, wenn die Widerhandlung aus Fahrlässigkeit begangen wurde oder kein hohes Risiko eines Unfalls mit schweren Verletzungen oder Tod als Folge bestand. Andererseits soll die Mindestfreiheitsstrafe gestrichen werden, um das Raserdelikt mit der Gefährdung des Lebens gemäss Zivilgesetzbuch in Einklang zu bringen. Schliesslich soll die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttätern von 24 auf 6 Monate gesenkt werden.

auto-schweiz unterstützt diesen Vorschlag uneingeschränkt, da er den Gerichten einen Beurteilungsspielraum zurückgibt und eine bessere Verhältnismässigkeit der Strafen sicherstellt, namentlich im Vergleich zum Zivilrecht. Die Maximalstrafen werden nicht gesenkt, wodurch die Gerichte wahre Raser und andere Verkehrskriminelle genauso streng bestrafen können wie bisher.

Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Der obligatorische Rückgriff der Versicherer gegen Fahrzeuglenker in fahrunfähigem Zustand oder Raser trat 2015 in Kraft, um die Strassenverkehrssicherheit zu verbessern. Es sollte verhindert werden, dass die Versicherer gegen einen geringen Prämienaufschlag auf den Rückgriff verzichten. Allerdings gibt es eine Ungleichbehandlung gegenüber Unfällen, die auf grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind, da dort keine Rückgriffspflicht für Versicherer besteht. Der Entwurf will generell das Rückgriffsrecht wiedereinführen, indem die Rückgriffspflicht bei fahrunfähigem Zustand oder Raserdelikt gestrichen wird. Mit diesem Rückgriffsrecht können die Versicherer bei allen groben Widerhandlungen Ansprüche geltend machen gegen den Unfallverursacher.

auto-schweiz befürwortet die Wiedereinführung des Rückgriffrechts, da sie die «Via sicura» Massnahmen gerechter und akzeptabler macht, ohne die Verkehrssicherheit zu mindern.

Alkoholwegfahrsperrungen und Blackboxen

Das 2012 beschlossene Programm «Via sicura» sieht vor, dass rückfällige Personen, deren Ausweis wegen ange-trunkenen Fahrens auf unbestimmte Zeit entzogen wurde, während fünf Jahren nach Wiedererteilung des Ausweises nur Motorfahrzeuge mit einer Alkoholwegfahrsperrung führen dürfen. Analog dazu dürfen Personen, deren Ausweis wegen wiederholter Geschwindigkeitsüberschreitung für zwölf Monate oder länger entzogen wurde, während fünf Jahren nach Wiedererteilung des Ausweises nur Motorfahrzeuge mit einer Blackbox führen. Der Bundesrat hat diese Bestimmungen jedoch noch nicht in Kraft gesetzt und Vorbereitungsarbeiten zeigen, dass die Kosten für die Umsetzung sehr hoch wären im Verhältnis zu der kleinen Gruppe möglicher Betroffener. Zudem hat die Zahl der geschwindigkeits- und alkoholbedingten Unfälle inzwischen stark abgenommen (-28% bzw. -32%). Der Entwurf will diese Bestimmungen aufheben, die heute veraltet sind und exorbitante Kosten verursachen, welche nicht auf die betroffenen Personen übertragen werden können.

auto-schweiz befürwortet die Aufhebung dieser Bestimmungen, die nicht mehr notwendig sind und unverhältnismässig hohe Kosten verursachen würden.

Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

Das Gesetz gibt dem Bundesrat nicht explizit die Kompetenz zur Regelung von Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot. Die Verordnung sieht allerdings Ausnahmen vor (z. B. Einsatzfahrten von Feuerwehr, Zivilschutz und Sanität, Transporte leichtverderblicher Lebensmittel, Posttransporte oder Transporte von Zirkusmaterial und Fahrten von Oldtimern). Daher soll diese Kompetenz im Gesetz verankert werden.

auto-schweiz unterstützt diese notwendige formale Anpassung ohne weitere Auswirkungen.

Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

2012 verpflichtete das Parlament den Bundesrat, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen ohne vorgängige Vernehmlassung zu erlassen. Doch während der Vorbereitung der Verordnung sprachen sich die Kantone klar gegen eine Einmischung des Bundes in die kantonale Strassenhoheit aus. Als Folge verzichtet der Bundesrat auf diese Regelung und schlägt vor, sich an die bestehenden VSS-Normen zu halten, welche kürzlich revidiert wurden.

auto-schweiz findet den Aufhebungsvorschlag akzeptabel, sofern er nur die Fussgängerstreifen betrifft und die betroffenen VSS-Normen ihre Einheitlichkeit in der Schweiz gewährleisten. Es gilt allerdings anzumerken, dass die Tendenz der Gemeinde, zunehmend uneinheitliche Signalisation zu verwenden, vermehrt Probleme bereitet – besonders im Bereich der Markierungen und Signalisationen von Tempo-30- und Begegnungs-Zonen. Hält der Trend zur Originalität von Strassensignalisation und -markierungen an, könnte sich ein Eingreifen des Bundes in naher Zukunft als notwendig erweisen, um die Einheitlichkeit der Strassensignalisation auch auf Gemeindeebene sicherzustellen.

Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

Seit 2016 sind Formel-E-Rennen in der Schweiz erlaubt. Diese Ausnahme vom Verbot von Rundstreckenrennen mit öffentlichem Charakter wurde auf Verordnungsebene beschlossen und auf fünf Jahre befristet. Andere Rennen sind ebenfalls erlaubt, wie z.B. das Karting. Der Bundesrat schlägt eine permanente Ausnahmeregelung vor, will aber das Verbot von Rundstreckenrennen für alle Fahrzeuge nicht aufheben. Er ist insbesondere der Ansicht, dass Lärm- und Klimabelastungen eine unterschiedliche Behandlung rechtfertigen und will die Rennen aufgrund dieser Kriterien einschränken, um die Schweiz als Forschungsstandort für Elektromobilität positionieren.

auto-schweiz lehnt den eingereichten Vorschlag ab, da er dazu führen würde, dass alle Rennen einer bundesrätlichen Bewilligungspflicht unterworfen würden – so auch das heute bereits zugelassene Karting. Andererseits sind wir der Meinung, dass der Bundesrat technologisch neutral bleiben und die Einhaltung des Gleichbehandlungsgrundsatzes sicherstellen sollte. Wir fordern deshalb die vollständige Aufhebung des Verbots von Rundstreckenrennen, da diese Rennen ohnehin der kantonalen Bewilligungspflicht unterliegen.

Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen mit geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

Seit 2008 sind die strafrechtlichen Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit sehr streng. So wird beispielsweise mit einer Freiheits- oder Geldstrafe bestraft, wer ein Motorfahrzeug ohne Führerausweis führt. Ziel war, das Führen eines Motorfahrzeugs ohne Führerausweis gleich hart zu bestrafen wie das Fahren desselben Fahrzeugs trotz entzogenem Führerausweis. Der Gesetzgeber hat jedoch nicht beachtet, dass die beschlossene Bestimmung für alle Fahrzeuge gilt, einschliesslich Motorfahrräder und andere Fahrzeuge von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit (z. B. Motorfahräder, E-Bike, Motorhandwagen, Motoreinachser oder Behindertenfahrstühle) wie jene mit motorlosen Fahrzeugen (z. B. Fahrrad) als Über tretungen gelten. Die betroffenen Fahrzeuge werden in der Verordnung festgelegt.

auto-schweiz ist der Meinung, dass die vorgeschlagene Lockerung der Strafen nicht akzeptabel ist, da sie eine Ungleichbehandlung darstellt von E-Bike-Fahrern und Fahrern anderer, ähnlicher Fahrzeuge, die eine ähnliche Gefahr für andere Personen darstellen. Wenn es auch wenig wahrscheinlich ist, dass mit einem Motorfahrzeug ein Raserdelikt begangen wird, so ist dies trotzdem in einer Tempo-30- oder Temp-20-Zone möglich und muss gleich sanktioniert werden wie alle Raserdelikte, die beispielsweise mit einem kleinen Motorrad begangen werden. Ausserdem soll das E-Bike kein Mittel werden zur Umgehung von Strafen bei angetrunkenem Fahren oder überhöhter Geschwindigkeit. Eine Widerhandlung mit einem E-Bike ist genauso gefährlich wie mit einem kleinen Motorroller oder Motorrad. Es ist daher unerlässlich, für ähnliche Widerhandlungen und Risiken ähnliche Strafen vorzusehen.

Ermächtigung des ASTRA zur Verfügung von Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen

2014 entschied das Bundesgericht in einem Urteil, dass keine gesetzliche Grundlage besteht, die das ASTRA ermächtigt individuelle oder konkrete Verfügungen zu erlassen. Das Gesetz gibt ihm lediglich Kompetenzen zum Erlass von generellen und abstrakten Regelungen wie Verordnungen. Dem ASTRA soll die Möglichkeit eingeräumt werden, konkrete Entscheidungen zu erlassen, insbesondere um in bestimmten Einzelfällen Ausnahmen zuzulassen (z. B. ungeplante Schliessung eines Abschnitts im Rheintal 2017, die den Warenverkehr stark belastet hat und der Schweizer Wirtschaft teuer hätte zu stehen kommen können).

auto-schweiz unterstützt die gesetzliche Verankerung der möglichen Delegation von Kompetenzen an das ASTRA (z. B. Entscheid über Gewährung von Ausnahmen) ohne dass zwangsläufig der Bundesrat entscheiden muss.

Internationale Verträge zum Strassenverkehr

Eine internationale Harmonisierung der Vorschriften betreffend den Strassenverkehr ist für die Schweiz aufgrund des hohen Anteils an ausländischen Fahrzeugen auf unseren Strassen besonders wichtig. Der Bundesrat soll explizit dazu befugt sein, mit Staaten innerhalb der EU und ausserhalb der EU (z. B. Lichtenstein und das Vereinigte Königreich) im Bereich Strassenverkehr Verträge zu verhandeln und abzuschliessen (Austausch von Ausweisen

bei Wohnortwechsel, Anerkennung von Ausweisen und anderen Bescheinigungen und Ausbildungen, grenzüberschreitende Sondertransporte, Austausch von Daten über Fahrzeughalter und Strafvollzug bei Widerhandlungen, Anerkennung von Ausrüstungen und von Fahrzeuggutachten).

auto-schweiz findet diese Kompetenzerweiterung erforderlich, um eine politische Verlangsamung oder Blockierung internationaler Verträge zu vermeiden, die eher technischer als politischer Natur sind.

Ausdehnung der Halterhaftung (Ordnungsbussengesetz)

Derzeit können Ordnungsbussen dem Fahrzeughalter in Rechnung gestellt werden, sofern der Fahrer unbekannt ist oder seine Identität nicht bekannt gegeben wird. Das gilt auch für juristische Personen, die Fahrzeuge besitzen, sie werden allerdings nicht im Gesetz erwähnt. Das Gesetz soll ergänzt werden, sodass die natürlichen und juristischen Personen explizit genannt werden.

auto-schweiz befürwortet diese Änderung, da ein Geschäftsfahrzeug weder dazu dienen soll, Sanktionen zu umgehen, noch zusätzliche Kosten für Polizeiuntersuchungen zur Identifikation des Fahrers eines Geschäftsfahrzeugs verursachen soll.

Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Ziel der Änderung liegt in einer Definition der alternativen Antriebe und der Konkretisierung der Grössen- und Gewichtserhöhung der Fahrzeugkategorien mit Technologien zur Reduktion von CO₂-Emissionen sowie in der Einführung der Pflicht, E-Bikes mit Geschwindigkeiten von über 25 km/h mit Geschwindigkeitsmessern auszustatten.

auto-schweiz unterstützt die vorgeschlagenen Änderungen und geht davon aus, dass Fahrzeuge mit alternativen Antrieben für den Transport gefährlicher Güter zugelassen werden und von Gewichts- oder Massänderungen profitieren werden.

Verkehrsregelnverordnung (VRV)

Ziel der Änderung ist eine Helmpflicht für Fahrer von elektrischen Fahrrädern, Trottinets oder Segways. Die Helmpflicht wird auch auf die Passagiere von Motorfahrrädern *ausgedehnt* (Kinder). Zweitens soll die Pflicht zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen für diese Fahrzeuge durchgesetzt werden, insbesondere in den Tempo-20- und Tempo-30-Zonen, sowie die Pflicht zum Fahren mit Tagfahrlicht. Drittens sollen die Spoiler von schweren Fahrzeugen eingezogen werden müssen, bevor diese Zonen befahren, in denen die Geschwindigkeit auf 50 km/h oder weniger beschränkt ist.

auto-schweiz lehnt den Vorschlag betreffend Heckspoiler ab, da dies in der Praxis nicht umsetzbar ist. Andererseits begrüßen wir die Helmpflicht, die einen besseren Schutz der Nutzer von elektrischen Fahrrädern und Trottinets gewährleistet, und unterstützen die Pflicht zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen, um die Fussgänger und andere Benutzer schützt, die mit diesen Fahrzeugen in einen Unfall verwickelt werden können. Diese Massnahmen sind sowohl wirksam als auch proportional zum Anstieg der Zahl der schweren Unfälle mit E-Bike-Fahrern. Zwischen 2011 und 2018 hat sich die Zahl der Personen, die in einen schweren Unfall mit einem E-Bike verwickelt waren, fast verfünffacht; 2018 gab es fast einen schweren Unfall pro Tag mit einem E-Bike (321 getötete oder verletzte Fahrer: 236 waren langsame E-Bike-Fahrer, während nur 85 ein schnelles E-Bike fuhren).

Verordnung über die Zulassung zum Strassenverkehr (VZV) und Verordnung über den militärischen Strassenverkehr (VMSV)

Mit der Änderung soll das Fahren von Fahrzeugen erlaubt werden, die aufgrund eines Antriebssystems mit geringen CO₂-Emissionen das Gewicht überschreiten.

auto-schweiz befürwortet diese nötige Änderung, die im Einklang mit dem gesetzlich verankerten Vorschlag steht.

Chauffeurverordnung (ARV 1)

Mit der Änderung sollen die Fahrer von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 3,5 t, die das Gewicht aufgrund eines Antriebssystems mit geringen CO₂-Emissionen überschreiten, von den Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeit befreit werden.

auto-schweiz befürwortet diese nötige Änderung, die im Einklang mit dem gesetzlich verankerten Vorschlag steht.

Verordnung über eine Schwerverkehrsabgabe (SVAV)

Mit dieser Änderung sollen die Lieferwagen der Kategorie N2 mit Alternativantrieb mit geringen CO2-Emissionen (z. B. Biogas etc.) von der LSVA befreit werden.

auto-schweiz befürwortet diese nötige Änderung, die im Einklang mit dem gesetzlich verankerten Vorschlag steht.

Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen

Mit dieser Änderung wird die Definition der Lieferwagen an die neue in der VTS formulierte Definition angepasst.

auto-schweiz befürwortet diese nötige Änderung, die im Einklang mit dem gesetzlich verankerten Vorschlag steht.

Ordnungsbussenverordnung (OBV)

Es sollen neue Ordnungsbussen eingeführt werden für den Fall der Nichteinhaltung der neuen Regeln betreffend Motorfahrzeuge, Fahrräder und anderer elektrischer Fahrzeuge (Passagier ohne Helm: 30 Franken; Fahren ohne Licht: 20 Franken; Geschwindigkeitsüberschreitung: 30 Franken; Fahren ohne Geschwindigkeitsmesser: 20 Franken).

auto-schweiz ist der Ansicht, dass dies ein erster Schritt in die richtige Richtung ist. Eine pauschale Ordnungsbusse steht jedoch nicht im Einklang mit dem vorherrschenden Sanktionssystem für Geschwindigkeitsüberschreitungen im SVG. Tatsächlich sieht die geltende Verordnung – für alle Motorfahrzeuge – eine Busse von mindestens 40 Franken vor für eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 1 km/h innerorts und bis zu 240 Franken für eine Überschreitung bis zu 20 km/h; höhere Überschreitungen werden mit straf- und verwaltungsrechtlichen Sanktionen bestraft. Es wäre willkürlich, E-Bikes bei ähnlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen günstiger als Fahrzeuge mit ähnlichen Risiken und Eigenschaften, wie z.B. kleine Motorräder und Roller zu behandeln.

Abschliessende Bemerkungen

auto-schweiz unterstützt das gesamte Geschäft und schlägt vor, die oben erwähnten Korrekturen vorzunehmen. Es ist anzumerken, dass die überwiegende Mehrheit der vorgeschlagenen Änderungen einem konkreten Bedarf der betroffenen Interessengruppen entspricht.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz



François Launaz
Präsident



Andreas Burgener
Direktor



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

auto-schweiz
Wölflistrasse 5
3006 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **12.12.2020** an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist?
(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden?
(Art. 25a Abs. 1 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Zugang zu den in den Fahrzeugen enthaltenen privaten Daten darf der Verwaltung oder Dritten ohne Zustimmung des Eigentümers, ohne Einschränkung und ohne andere mit den betroffenen Strassenverkehrsinteressenvertretern ausgehandelte Bedingungen per Verordnung nicht gewährt werden.		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wenn der Trend zu nicht einheitlichen Strassenmarkierungen anhält, könnte in naher Zukunft ein Eingreifen des Bundes erforderlich sein, um die Einheitlichkeit der Strassen auf Gemeindeebene sicherzustellen.		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In der vorgesehenen Form der Änderung muss der Bundesrat bei jeder Ausnahme vom Verbot der Rundstreckenrennen den Umweltschutz berücksichtigen. Das bedeutet faktisch das Verbot von heute in der Regel möglichen Kartrennen oder Rasenrennen mit Motorrädern, bei welchen die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren angetrieben werden. Das Rundstreckenverbot wurde ursprünglich aus Gründen der damals nicht gewährleisteten Sicherheit eingeführt. Diese Situation hat sich inzwischen deutlich verbessert. Daher sollte das Verbot von Rundstreckenrennen gänzlich aufgehoben werden. Da solche Veranstaltungen generell bewilligungspflichtig sind, soll es im Ermessen der Kantone liegen, solche Veranstaltungen bewilligen zu können. Zudem würden die technologische Neutralität und der Gleichbehandlungsgrundsatz untergraben, wenn der Bundesrat von Fall zu Fall Rennen entsprechend seinen technologischen Präferenzen genehmigen würde.		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Angesichts der geringeren Gefährlichkeit dieser Fahrzeuge (Leistung begrenzt auf 2 kW, Geschwindigkeit begrenzt auf 30 km/h) ist diese Unterscheidung in Bezug auf die Sanktionen relevant (betroffene Delikte: Fahren ohne Fahrerlaubnis/bei Entzug der Fahrerlaubnis, Fahren im alkoholisierten oder arbeitsunfähigen Zustand, Behinderung von Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit und Diebstahl zum Gebrauch).		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

<p>23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen
Departements für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
3003 Bern

Datum	Telefon	Unser Zeichen	Betrifft
10.12.2020	052 723 05 56	Walter Wobmann	Stellungnahme FMS

Stellungnahme Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS – Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS setzt sich seit 1914 für das Wohl der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer ein und vertritt deren Interessen. Angeschlossen sind rund 160 Clubs und zwei Kantonalverbände, aber auch Einzelmitglieder. Als Landesverband unterstützen wir ebenfalls die Anliegen des Motorradsports sowie des Motorrades im Allgemeinen. Die FMS arbeitet in verschiedenen nationalen Gremien aktiv mit und ist Mitglied der Swiss Olympic, der FIM Europe sowie der Weltorganisation FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme).

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Allgemeine Bemerkungen

Der Revisionsentwurf enthält zahlreiche Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes sowie der zugehörigen Verordnungen. Die wichtigsten Änderungen sind folgende:

- Anpassung der Fahrzeugkategorien (Gewichte und Abmessungen) zur Förderung von Technologien (Antrieb und Aerodynamik), die die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen verringern;
- Schaffung der Rechtsgrundlage für automatisiertes Fahren und autonome Fahrzeuge;
- Mehr Flexibilität beim Entzug von Führerausweis auf Probe für Neufahrer;
- Uneingeschränkte Änderung des Höchstgewichts von Nutzfahrzeugen zulassen;
- Den Richtern einen Ermessensspielraum für den Straftatbestand des Raserdelikts einräumen;
- Streichung der Verpflichtung, bei Fahruntfähigkeit oder bei einem Raserdelikt auf die Privathaftpflichtversicherung zurückzugreifen;

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

- Einführung einer Ausnahme, um Rundstreckenrennen mit Elektrofahrzeugen zu erlauben;
- Das Tragen eines Helms ist für elektrische Fahrräder und Roller Pflicht;
- Reduzierung der Strafen für Geschwindigkeitsüberschreitungen bei Elektrofahrrädern.

Insgesamt unterstützt und begrüsst die FMS das Projekt, das viele Bedürfnisse des Strassenverkehrs erfüllt. Einige wenige Vorschläge müssen jedoch von Zeit zu Zeit überprüft oder angepasst werden. Unsere ausführlichen Kommentare dazu finden Sie im folgenden Text und im beigefügten Fragebogen.

Detaillierte Bemerkungen

Technologien zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

Neue Aerodynamik- oder Antriebstechnologien führen oft zu einer Erhöhung von Fahrzeuggewicht und -massen. Der Entwurf will verhindern, dass neue Technologien mit dem Ziel einer Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu verminderten Ladekapazitäten führen. Vorgeschlagen wird, Gewicht und Masse, die auf solche Technologien oder Ausstattungen zurückzuführen sind, auf dem Verordnungsweg zu kompensieren.

Die FMS begrüsst diesen Vorschlag, der die Markteinführung von effizienteren Fahrzeugen erleichtern wird. Es muss sichergestellt werden, dass alle Nutzfahrzeuge, landwirtschaftlichen und Baustellenfahrzeuge einbezogen werden, bei denen die Einführung umwelteffizienterer Technologien sie benachteiligt.

Automatisiertes Fahren und autonome Fahrzeuge

Die immer effizienteren Assistenzsysteme (Parkassistent, Abstandsregeltempomat, Verkehrsschilderkennung, Totwinkelüberwachung, Spurassistent, usw.) entwickeln sich rasend schnell und tragen zu einer Verbesserung von Sicherheit und Komfort bei. Der Bundesrat soll die Möglichkeit erhalten, Vorschriften über Technologien, die dem Fahrer in bestimmten Situationen gewisse Aufgaben abnehmen können (z. B. Fahrassistent bei Stau auf der Autobahn), auf dem Verordnungsweg anzupassen. Gleichzeitig will der Entwurf dem ASTRA die Kompetenz übertragen zur Förderung dieser Technologien und zur Prüfung von Fahrzeugen, die nicht auf normalem Wege zugelassen werden können – insbesondere autonome Fahrzeuge, die alle Situationen ohne Fahrer meistern. Bei diesen automatisierten Fahrzeugen sieht der Entwurf die Pflicht zur Aufzeichnung von Fahrdaten vor, zu denen der Fahrzeughalter sowie Behörden und Dritte Zugang haben sollen.

Die FMS begrüsst den Willen des Bundesrates und des ASTRA, die neuen Automatisierungs-Technologien schnell zu fördern und zu integrieren und entsprechende Tests zu erlauben, ist zu begrüßen. Eine vorgängige Anhörung der parlamentarischen Kommissionen und der interessierten Kreise scheint allerdings unabdingbar und muss gesetzlich verankert werden. Der Zugang zu den in den Fahrzeugen enthaltenen privaten Daten darf der Verwaltung oder Dritten nicht auf dem Verordnungsweg gewährt werden ohne die Zustimmung des Fahrzeughalters, ohne Einschränkung und ohne weitere mit den betroffenen Verkehrsorganisationen ausgehandelte Bedingungen.

Lockerung des Entzugs des Lernfahrausweises

Derzeit wird Neulenkern der Lernfahrausweis für eine Probezeit von 3 Jahren erteilt. Im Falle eines Führerausweisentzugs wegen einer Widerhandlung wird die Probezeit verlängert. Bei einer zweiten –

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

sogar leichten (z. B. Überschreitung von 16 km/h innerorts) – Widerhandlung wird der Lernfahrausweis annulliert. Das aktuelle System bestraft Neulenker, die eine leichte und später eine schwere Widerhandlung begehen, durch einen temporären Ausweisentzug, während der Ausweis bei einer schweren Widerhandlung gefolgt von einer leichten dauerhaft entzogen wird. Um eine Gleichbehandlung und die Verhältnismässigkeit der Sanktionen sicherzustellen, soll der Ausweis nur bei einer mittelschweren oder schweren zweiten Widerhandlung dauerhaft entzogen werden.

Die FMS begrüsst diesen Vorschlag, da er die Gleichbehandlung und die Verhältnismässigkeit der Strafen verbessert – dies ist wichtig, damit diese nicht willkürlich erscheinen und für die Bevölkerung verständlich sind. Ausserdem betrifft die Lockerung nur die leichten nach einem Ausweisentzug begangenen Widerhandlungen. Bei einer mittelschweren oder schweren zweiten Widerhandlung wird der Ausweis weiterhin dauerhaft entzogen. Die Verkehrssicherheit wird also nicht verschlechtert.

Gewichtsänderung von Nutzfahrzeugen

Derzeit dürfen Nutzfahrzeughalter das Gesamtgewicht ihres Fahrzeugs höchstens einmal jährlich ändern lassen. Dies kann dazu führen, dass ein Transportunternehmen die LSVÄ für ein 40-Tonnen-Fahrzeug bezahlen muss, obwohl es mit diesem über eine längere Zeit nur Ladungen von maximal 30 Tonnen transportiert. Die Änderung des Gesamtgewichts von Fahrzeugen und Anhängern soll mehrmals im Jahr erlaubt werden.

Die FMS unterstützt diese Änderung, um eine ungerechte Besteuerung gewisser Nutzfahrzeuge zu vermeiden.

Rasermassnahmen

2016 und 2017 hat das Bundesgericht die Ansicht vertreten, dass Geschwindigkeitsübertretungen, die gesetzlich als Raserdelikt definiert sind, aber fahrlässig begangen werden, nicht automatisch ein Raserdelikt darstellen. Das geltende Gesetz schafft seitdem Rechtsunsicherheiten für alle Verkehrsteilnehmer und erhöht unnötigerweise die Arbeitslast der Justizbehörden. Mit diesem Entwurf soll festgehalten werden, dass die Gerichte die Umstände berücksichtigen und von der Anwendung des Rasertatbestandes absehen können, wenn die Widerhandlung aus Fahrlässigkeit begangen wurde oder kein hohes Risiko eines Unfalls mit schweren Verletzungen oder Tod als Folge bestand. Andererseits soll die Mindestfreiheitsstrafe gestrichen werden, um das Raserdelikt mit der Gefährdung des Lebens gemäss Zivilgesetzbuch in Einklang zu bringen. Schliesslich soll die Mindstdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttätern von 24 auf 6 Monate gesenkt werden.

Die FMS unterstützt diesen Vorschlag uneingeschränkt, da er den Gerichten einen Beurteilungsspielraum zurückgibt und eine bessere Verhältnismässigkeit der Strafen sicherstellt, namentlich im Vergleich zum Zivilrecht. Die Maximalstrafen werden nicht gesenkt, wodurch die Gerichte wahre Raser und andere Verkehrskriminelle genauso streng bestrafen können wie bisher.

Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Der obligatorische Rückgriff der Versicherer gegen Fahrzeuglenker in fahruntüchtigem Zustand oder Raser trat 2015 in Kraft, um die Strassenverkehrssicherheit zu verbessern. Es sollte verhindert werden, dass die Versicherer gegen einen geringen Prämienaufschlag auf den Rückgriff verzichten. Allerdings gibt es eine Ungleichbehandlung gegenüber Unfällen, die auf grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

sind, da dort keine Rückgriffspflicht für Versicherer besteht. Der Entwurf will generell das Rückgriffsrecht wiedereinführen, indem die Rückgriffspflicht bei fahrunfähigem Zustand oder Raserdelikt gestrichen wird. Mit diesem Rückgriffsrecht können die Versicherer bei allen groben Widerhandlungen Ansprüche geltend machen gegen den Unfallverursacher.

Die FMS befürwortet die Wiedereinführung des Rückgriffsrechts, da sie die «Via sicura» Massnahmen gerechter und akzeptabler macht, ohne die Verkehrssicherheit zu mindern.

Alkoholwegfahrsperrungen und Blackboxen

Das 2012 beschlossene Programm «Via sicura» sieht vor, dass rückfällige Personen, deren Ausweis wegen angetrunkenen Fahrens auf unbestimmte Zeit entzogen wurde, während fünf Jahren nach Wiedererteilung des Ausweises nur Motorfahrzeuge mit einer Alkoholwegfahrsperrung führen dürfen. Analog dazu dürfen Personen, deren Ausweis wegen wiederholter Geschwindigkeitsüberschreitung für zwölf Monate oder länger entzogen wurde, während fünf Jahren nach Wiedererteilung des Ausweises nur Motorfahrzeuge mit einer Blackbox führen. Der Bundesrat hat diese Bestimmungen jedoch noch nicht in Kraft gesetzt und Vorbereitungsarbeiten zeigen, dass die Kosten für die Umsetzung sehr hoch wären im Verhältnis zu der kleinen Gruppe möglicher Betroffener. Zudem hat die Zahl der geschwindigkeits- und alkoholbedingten Unfälle inzwischen stark abgenommen (-28% bzw. -32%). Der Entwurf will diese Bestimmungen aufheben, die heute veraltet sind und exorbitante Kosten verursachen, welche nicht auf die betroffenen Personen übertragen werden können.

Die FMS befürwortet die Aufhebung dieser Bestimmungen, die nicht mehr notwendig sind und unverhältnismässig hohe Kosten verursachen würden.

Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

Das Gesetz gibt dem Bundesrat nicht explizit die Kompetenz zur Regelung von Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot. Die Verordnung sieht allerdings Ausnahmen vor (z. B. Einsatzfahrten von Feuerwehr, Zivilschutz und Sanität, Transporte leichtverderblicher Lebensmittel, Posttransporte oder Transporte von Zirkusmaterial und Fahrten von Oldtimern). Daher soll diese Kompetenz im Gesetz verankert werden.

Die FMS unterstützt diese notwendige formale Anpassung ohne weitere Auswirkungen.

Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

2012 verpflichtete das Parlament den Bundesrat, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen ohne vorgängige Vernehmlassung zu erlassen. Doch während der Vorbereitung der Verordnung sprachen sich die Kantone klar gegen eine Einmischung des Bundes in die kantonale Strassenhoheit aus. Als Folge verzichtet der Bundesrat auf diese Regelung und schlägt vor, sich an die bestehenden VSS-Normen zu halten, welche kürzlich revidiert wurden.

Die FMS findet den Aufhebungsvorschlag akzeptabel, sofern er nur die Fussgängerstreifen betrifft und die betroffenen VSS-Normen ihre Einheitlichkeit in der Schweiz gewährleisten. Es gilt allerdings anzumerken, dass die Tendenz der Gemeinde, zunehmend uneinheitliche Signalisation zu verwenden, vermehrt Probleme bereitet – besonders im Bereich der Markierungen und Signalisationen von Tempo-30- und Begegnungs-Zonen. Hält der Trend zur Originalität von Strassensignalisation und -markierungen an, könnte sich ein Eingreifen des Bundes in naher Zukunft als notwendig erweisen, um die Einheitlichkeit der

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

Strassensignalisation auch auf Gemeindeebene sicherzustellen.

Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

Seit 2016 sind Formel-E-Rennen in der Schweiz erlaubt. Diese Ausnahme vom Verbot von Rundstreckenrennen mit öffentlichem Charakter wurde auf Verordnungsebene beschlossen und auf fünf Jahre befristet. Andere Rennen sind ebenfalls erlaubt, wie z.B. das Karting. Der Bundesrat schlägt eine permanente Ausnahmeregelung vor, will aber das Verbot von Rundstreckenrennen für alle Fahrzeuge nicht aufheben. Er ist insbesondere der Ansicht, dass Lärm- und Klimabelastungen eine unterschiedliche Behandlung rechtfertigen und will die Rennen aufgrund dieser Kriterien einschränken, um die Schweiz als Forschungsstandort für Elektromobilität positionieren.

Die FMS lehnt den eingereichten Vorschlag ab, da er dazu führen würde, dass alle Rennen einer bundesrätlichen Bewilligungspflicht unterworfen würden - so auch das heute bereits zugelassene Karting. Andererseits sind wir der Meinung, dass der Bundesrat technologisch neutral bleiben und die Einhaltung des Gleichbehandlungsgrundsatzes sicherstellen sollte. Wir fordern deshalb die vollständige Aufhebung des Verbots von Rundstreckenrennen, da diese Rennen ohnehin der kantonalen Bewilligungspflicht unterliegen.

Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen mit geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

Seit 2008 sind die strafrechtlichen Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit sehr streng. So wird beispielsweise mit einer Freiheits- oder Geldstrafe bestraft, wer ein Motorfahrzeug ohne Führerausweis führt. Ziel war, das Führen eines Motorfahrzeugs ohne Führerausweis gleich hart zu bestrafen wie das Fahren desselben Fahrzeugs trotz entzogenem Führerausweis. Der Gesetzgeber hat jedoch nicht beachtet, dass die beschlossene Bestimmung für alle Fahrzeuge gilt, einschliesslich Motorfahräder und andere Fahrzeuge von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit. Ziel der Änderung ist, dass Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit (z. B. Motorfahräder, E-Bike, Motorhandwagen, Motoreinachser oder Behindertenfahrstühle) wie jene mit motorlosen Fahrzeugen (z. B. Fahrrad) als Übertretungen gelten. Die betroffenen Fahrzeuge werden in der Verordnung festgelegt.

Die FMS ist der Meinung, dass die vorgeschlagene Lockerung der Strafen akzeptabel ist. Angesichts der geringeren Gefährlichkeit dieser Fahrzeuge (Leistung begrenzt auf 2 kW, Geschwindigkeit begrenzt auf 30 km/h) ist diese Unterscheidung in Bezug auf die Sanktionen relevant (betroffene Delikte: Fahren ohne Fahrerlaubnis/bei Entzug der Fahrerlaubnis, Fahren im alkoholisierten oder arbeitsunfähigen Zustand, Behinderung von Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit und Diebstahl zum Gebrauch).

Ermächtigung des ASTRA zur Verfügung von Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen

2014 entschied das Bundesgericht in einem Urteil, dass keine gesetzliche Grundlage besteht, die das ASTRA ermächtigt individuelle oder konkrete Verfügungen zu erlassen. Das Gesetz gibt ihm lediglich Kompetenzen zum Erlass von generellen und abstrakten Regelungen wie Verordnungen. Dem ASTRA soll die Möglichkeit eingeräumt werden, konkrete Entscheidungen zu erlassen, insbesondere um in bestimmten Einzelfällen Ausnahmen zuzulassen (z. B. ungeplante Schliessung eines Abschnitts im Rheintal 2017, die den Warenverkehr stark belastet hat und der Schweizer Wirtschaft teuer hätte zu

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

stehen kommen können).

Die FMS unterstützt die gesetzliche Verankerung der möglichen Delegation von Kompetenzen an das ASTRA (z. B. Entscheid über Gewährung von Ausnahmen) ohne dass zwangsläufig der Bundesrat entscheiden muss.

Internationale Verträge zum Strassenverkehr

Eine internationale Harmonisierung der Vorschriften betreffend den Strassenverkehr ist für die Schweiz aufgrund des hohen Anteils an ausländischen Fahrzeugen auf unseren Strassen besonders wichtig. Der Bundesrat soll explizit dazu befugt sein, mit Staaten innerhalb der EU und ausserhalb der EU (z. B. Lichtenstein und das Vereinigte Königreich) im Bereich Strassenverkehr Verträge zu verhandeln und abzuschliessen (Austausch von Ausweisen bei Wohnortwechsel, Anerkennung von Ausweisen und anderen Bescheinigungen und Ausbildungen, grenzüberschreitende Sondertransporte, Austausch von Daten über Fahrzeughalter und Strafvollzug bei Widerhandlungen, Anerkennung von Ausrüstungen und von Fahrzeuggutachten).

Die FMS findet diese Kompetenzerweiterung erforderlich, um eine politische Verlangsamung oder Blockierung internationaler Verträge zu vermeiden, die eher technischer als politischer Natur sind.

Ausdehnung der Halterhaftung (Ordnungsbussengesetz)

Derzeit können Ordnungsbussen dem Fahrzeughalter in Rechnung gestellt werden, sofern der Fahrer unbekannt ist oder seine Identität nicht bekannt gegeben wird. Das gilt auch für juristische Personen, die Fahrzeuge besitzen, sie werden allerdings nicht im Gesetz erwähnt. Das Gesetz soll ergänzt werden, sodass die natürlichen und juristischen Personen explizit genannt werden.

Die FMS befürwortet diese Änderung, da ein Geschäftsfahrzeug weder dazu dienen soll, Sanktionen zu umgehen, noch zusätzliche Kosten für Polizeiuntersuchungen zur Identifikation des Fahrers eines Geschäftsfahrzeugs verursachen soll.

Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Ziel der Änderung liegt in einer Definition der alternativen Antriebe und der Konkretisierung der Grössen- und Gewichtserhöhung der Fahrzeugkategorien mit Technologien zur Reduktion von CO₂-Emissionen sowie in der Einführung der Pflicht, E-Bikes mit Geschwindigkeiten von über 25 km/h mit Geschwindigkeitsmessern auszustatten.

Die FMS unterstützt die vorgeschlagenen Änderungen und geht davon aus, dass Fahrzeuge mit alternativen Antrieben für den Transport gefährlicher Güter zugelassen werden und von Gewichts- oder Massänderungen profitieren werden.

Verkehrsregelverordnung (VRV)

Ziel der Änderung ist eine Helmpflicht für Fahrer von elektrischen Fahrrädern, Trottinets oder Segways. Die Helmpflicht wird auch auf die Passagiere von Motorfahrrädern ausgedehnt (Kinder). Zweitens soll die Pflicht zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen für diese Fahrzeuge durchgesetzt werden, insbesondere in den Tempo-20- und Tempo-30-Zonen, sowie die Pflicht zum Fahren mit Tagfahrlicht. Drittens sollen die Spoiler von schweren Fahrzeugen eingezogen werden

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

müssen, bevor diese Zonen befahren, in denen die Geschwindigkeit auf 50 km/h oder weniger beschränkt ist.

Die FMS lehnt den Vorschlag betreffend Heckspoiler ab, da dies in der Praxis nicht umsetzbar ist. Andererseits begrüßen wir die Helmpflicht, die einen besseren Schutz der Nutzer von elektrischen Fahrrädern und Trottinetts gewährleistet, und unterstützen die Pflicht zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen, um die Fussgänger und andere Benutzer zu schützen, die mit diesen Fahrzeugen in einen Unfall verwickelt werden können. Diese Massnahmen sind sowohl wirksam als auch proportional zum Anstieg der Zahl der schweren Unfälle mit E-Bike-Fahrern. Zwischen 2011 und 2018 hat sich die Zahl der Personen, die in einen schweren Unfall mit einem E-Bike verwickelt waren, fast verfünffacht; 2018 gab es fast einen schweren Unfall pro Tag mit einem E-Bike (321 getötete oder verletzte Fahrer: 236 waren langsame E-Bike-Fahrer, während nur 85 ein schnelles E-Bike fuhren).

Verordnung über die Zulassung zum Strassenverkehr (VZV) und Verordnung über den militärischen Strassenverkehr (VMSV)

Mit der Änderung soll das Fahren von Fahrzeugen erlaubt werden, die aufgrund eines Antriebssystems mit geringen CO₂-Emissionen das Gewicht überschreiten.

Die FMS befürwortet diese Änderung, die notwendig ist und im Einklang mit dem im Gesetz verankerten Vorschlag steht.

Chauffeurverordnung (ARV 1)

Mit der Änderung sollen die Fahrer von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 3,5 t, die das Gewicht aufgrund eines Antriebssystems mit geringen CO₂-Emissionen überschreiten, von den Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeit befreit werden.

Die FMS unterstützt diese notwendige Änderung, die im Einklang mit dem im Gesetz verankerten Vorschlag steht.

Verordnung über eine Schwerverkehrsabgabe (SVAV)

Mit dieser Änderung sollen die Lieferwagen der Kategorie N₂ mit Alternativantrieb mit geringen CO₂-Emissionen (z. B. Biogas etc.) von der LSWA befreit werden.

Die FMS unterstützt diese notwendige Änderung, die im Einklang mit dem im Gesetz verankerten Vorschlag steht.

Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Mit dieser Änderung wird die Definition der Lieferwagen an die neue in der VTS formulierte Definition angepasst.

Die FMS unterstützt diese notwendige Änderung, die im Einklang mit dem im Gesetz verankerten Vorschlag steht.

Ordnungsbussenverordnung (OBV)

Es sollen neue Ordnungsbussen eingeführt werden für den Fall der Nichteinhaltung der neuen Regeln

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

betreffend Motorfahräder, Fahrräder und anderer elektrischer Fahrzeuge (Passagier ohne Helm: 30 Franken; Fahren ohne Licht: 20 Franken; Geschwindigkeitsüberschreitung: 30 Franken; Fahren ohne Geschwindigkeitsmesser: 20 Franken).

Die FMS ist der Ansicht, dass dies ein erster Schritt in die richtige Richtung ist. Eine pauschale Ordnungsbusse steht jedoch nicht im Einklang mit dem vorherrschenden Sanktionssystem für Geschwindigkeitsüberschreitungen im SVG. Tatsächlich sieht die geltende Verordnung – für alle Motorfahrzeuge – eine Busse von mindestens 40 Franken vor für eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 1 km/h innerorts und bis zu 240 Franken für eine Überschreitung bis zu 20 km/h; höhere Überschreitungen werden mit straf- und verwaltungsrechtlichen Sanktionen bestraft. Es wäre willkürlich, E-Bikes bei ähnlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen günstiger als Fahrzeuge mit ähnlichen Risiken und Eigenschaften, wie z.B. kleine Motorräder und Roller zu behandeln.

Abschliessende Bemerkungen

Die FMS unterstützt das gesamte Geschäft und schlägt vor, die oben erwähnten Korrekturen vorzunehmen. Es ist anzumerken, dass die überwiegende Mehrheit der vorgeschlagenen Änderungen einem konkreten Bedarf der betroffenen Interessengruppen entspricht.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Sportliche Grüsse

FMS Sekretariat



Walter Wobmann
Präsident FMS



Andrea Läderach
Generalsekretärin FMS

Anhang

Bitte finden Sie beiliegend unsere Antworten zuhanden Ihres Fragebogens.

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

Anhang

Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: FMS Sekretariat Zürcherstrasse 376 8500 Frauenfeld
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist?

(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden?

(Art. 25a Abs. 1 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann?
 (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können?
 (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
 (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
 (Art. 25b E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Zugang zu den in den Fahrzeugen enthaltenen privaten Daten darf der Verwaltung oder Dritten ohne Zustimmung des Eigentümers, ohne Einschränkung und ohne andere mit den betroffenen Strassenverkehrsinteressenvertretern ausgehandelte Bedingungen per Verordnung nicht gewährt werden.		

Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?

(Art. 25c E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann?

(Art. 25d E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf?

(Art. 105^{bis} E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird?

(Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann?

(Art. 9 Abs. 2^{bis} und 3^{bis} E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird?

(Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird?

(Art. 90 Abs. 3 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)?

(Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss?

(Art. 65 Abs. 3 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperren und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben?

(Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben?

(Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann?

(Art. 2 Abs. 2 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wenn der Trend zu nicht einheitlichen Strassenmarkierungen anhält, könnte in naher Zukunft ein Eingreifen des Bundes erforderlich sein, um die Einheitlichkeit der Strassen auf Gemeindeebene sicherzustellen.		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In der vorgesehenen Form der Änderung muss der Bundesrat bei jeder Ausnahme vom Verbot der Rundstreckenrennen den Umweltschutz berücksichtigen. Das bedeutet faktisch das Verbot von heute in der Regel möglichen Kartrennen oder Rasenrennen mit Motorrädern, bei welchen die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren angetrieben werden. Das Rundstreckenverbot wurde ursprünglich aus Gründen der damals nicht gewährleisteten Sicherheit eingeführt. Diese Situation hat sich inzwischen deutlich verbessert. Daher sollte das Verbot von Rundstreckenrennen gänzlich aufgehoben werden. Da solche Veranstaltungen generell bewilligungspflichtig sind, soll es im Ermessen der Kantone liegen, solche Veranstaltungen bewilligen zu können. Zudem würden die technologische Neutralität und der Gleichbehandlungsgrundsatz untergraben, wenn der Bundesrat von Fall zu Fall Rennen entsprechend seinen technologischen Präferenzen genehmigen würde.		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

	Angesichts der geringeren Gefährlichkeit dieser Fahrzeuge (Leistung begrenzt auf 2 kW, Geschwindigkeit begrenzt auf 30 km/h) ist diese Unterscheidung in Bezug auf die Sanktionen relevant (betroffene Delikte: Fahren ohne Fahrerlaubnis/bei Entzug der Fahrerlaubnis, Fahren im alkoholisierten oder arbeitsunfähigen Zustand, Behinderung von Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit und Diebstahl zum Gebrauch).
--	---

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org



4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird?

(Art. 7 Abs. 1 E-OBG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Bundesamt für Strassen
Abteilung für Strassennetze
3003 Bern
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Zürich, 30.11.2020

Stellungnahme zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bringen uns im Folgenden gerne dazu ein.

Fussverkehr Schweiz steht der Teilrevision des Strassengesetzes vor allem in Bezug auf das automatisierte Fahren kritisch gegenüber:

- Es fehlen notwendige Abklärungen und Diskussionen zur Sicherheit und zum Wohle von Menschen zu Fuss, ehe Kompetenzen für konkrete Regelungen für ein neues Verkehrssystem mit automatisierten Gefährten freigegeben werden können.
- Bei einer Neuausrichtung des Strassenverkehrs mit automatisieren Gefährten sind besonders die Menschen und damit die Zufussgehenden im Entwicklungsprozess der Verkehrssysteme zwingend miteinzubeziehen. Dies wird und wurde bisher vernachlässigt. Dieses Manko ist im laufenden Entwicklungsprozess zu beheben, damit die Grundrechte inkl. die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger berücksichtigt werden.

Fussverkehr Schweiz unterstützt Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

- Eine Möglichkeit, relevante Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit einzuführen, wird in der Unterteilung von motorisierten und nicht Motorfahrzeugen und Fahrzeugen, die mit reiner Muskelkraft betrieben sind, gesehen. Zudem erhöht sich mit den neuen Massnahmen die Verantwortung der E-Bikes-Lenkenden.

Die detaillierten Antworten finden Sie in den beiden Fragebogen.

Wir bedanken uns für die Umsetzung unserer Anträge und für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Falls Fragen oder zu diskutierende Punkte bestehen sollten, können Sie uns gerne kontaktieren.

Mit freundlichen Grüssen
Fussverkehr Schweiz

Monika Litscher

Geschäftsleiterin



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Fussverkehr Schweiz

Klosbachstrasse 48

8032 Zürich

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **12.12.2020** an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist?

(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Fussverkehr Schweiz unterstützt die Bestrebungen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses. Alternativer Antriebe sollen aber nicht zulasten der Verkehrssicherheit gefördert werden. Daher soll eine Beschränkung mit einer Aufrechterhaltung mindestens der jetzigen Verkehrssicherheit einhergehen. Aus unserer Sicht gilt es bei Schnittstellen mit Fussgängerinnen und Fussgängern folgende Sicherheitsbedenken zu berücksichtigen:

Unterschiedliche Regeln für verschiedene Antriebsarten machen wenig Sinn, wenn diese Regeln die Unfallwahrscheinlichkeit oder die Unfallschwere beeinflussen. Das Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss soll gemäss den gleichen Regeln bei konventionellen und bei alternativen Antrieben gelten. Schwerere Fahrzeuge führen zu schwerwiegenderen Unfällen und längere Fahrzeuge sind schwieriger zu manövrieren, dadurch sind sie häufiger Unfallverursacher.

Bei den aerodynamischen Massnahmen sind die grösseren Scheiben zwar weniger direkt einsehbar, aber es ist zu hoffen, dass sich aufgrund der verbesserten Sicht auf

<p>das Verkehrsgeschehen die Sicherheit für die Zufussgehenden und auch die Velofahrenden verbessern wird.</p> <p>Die neu fehlenden Einschränkungen (Art. 38 Abs. 1 lit. s und Abs. 1^{bis} lit. o VTS) bezüglich einklappbarer Einrichtungen werden gestrichen mit Verweis auf die EU-Verordnung (1230/2021), dies darf sich nicht auf die Verkehrssicherheit auswirken. Generell gilt es bezüglich des Gewichts und der Längen sicherheitsbedingte Aspekte zu berücksichtigen.</p>
--

2. Automatisiertes Fahren

<p>2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist allerdings eine Präzisierung vorzunehmen, da Automatisierungssysteme bereits ab tieferen Stufen (SAE-L1 und SAE-L2) zum Einsatz kommen.</p>		

<p>3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die aktuelle Formulierung würde dem Bundesrat erlauben, Fahrzeugführende von ihren Beherrschungspflichten zu befreien, ohne gleichzeitig die Verantwortlichkeit und insbesondere die Haftungspflicht der Herstellenden zu erhöhen. Damit könnten Fahrzeugführende für einen Schaden haften, für den sie gar keine Aufsichtspflichten hatten. Dasselbe gilt für mögliche Unfallopfer. Im schlimmsten Fall gibt es Verantwortungsvakuum, bei dem niemand für einen Schaden haften müsste. In diesem Sinne dürfen Auf- und Abweichungen des SVG namentlich bei der Nutzung von SAE-L3 Fahrzeugen nicht einfach so ermöglicht werden. Es keine sicherheitsproblematische Situation geschaffen werden.</p> <p>Es gibt derzeit generell keine fundierten Antworten, dass eine Beherrschungspflicht von Lenkenden auf SAE-L3-Stufe abgegeben werden kann, ohne, dass bestehende Sicherheit gefährdet oder neue Unsicherheit geschaffen würde. D.h. es muss genau vorgegeben werden, wie lange der Zeitraum für eine Fahraufgabenübernahme für Lenkende sein muss, damit eine rechtzeitige Übernahme möglich ist. Dazu kommt, dass die Fahrzeuglenkenden eine Pflicht zur uneingeschränkten Beherrschung des Fahrzeuges haben. Nebst der Beherrschungspflicht soll für Gefährte auf Stufe SAE-L2 und SAE-L3 die Fahrzeuglenkerausbildung genau geprüft werden. Eine Delegation an die Herstellenden oder die Eigenverantwortlichkeit der Lenkenden greift zu kurz.</p> <p>Ab Stufe SAE-L4 kann die Beherrschungspflicht unter Berücksichtigung der obigen Einwände geprüft werden, damit keine sicherheitsproblematische Situation entsteht. Dabei gilt es allerdings zwingend die Überwachung der Fahrzeuge bis zum Ende</p>		

<p>ihrer Lebensspanne zu garantieren, da sich sonst u.a. via Updates sicherheitsrelevante Eigenschaften einschleichen können. In dieser Hinsicht sind die Hersteller des Fahrzeugs, die Herstellerinnen der Betriebssoftware oder andere Systemverantwortliche in die Verantwortung mit allfälligen Rückrufpflichten einzubinden. Unter diesen Vorbehalten könnte der Passus, Art. 25a Abs. 2 E-SVG, folgendermassen formuliert werden:</p> <p>² Der Bundesrat regelt, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang der Führer eines Fahrzeugs mit einem Automatisierungssystem ab SAE-L4 von seinen Pflichten nach Artikel 31 Absatz 1 befreit wird, wenn <i>diese entsprechend an den Hersteller des Fahrzeuges, an die Herstellerin der Betriebssoftware oder andere Systemverantwortliche übertragen werden.</i></p>

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die aktuelle Formulierung würde dem Bundesrat erlauben, über mehrere Etappen die bestimmten Strecken zu erweitern. Wir beantragen, den Artikel zum jetzigen Zeitpunkt auf das nationale Autobahnnetz zu begrenzen, da dort wohl keine Fussgängerinnen und Fussgänger resp. Menschen ohne Motorfahrzeuge tangiert werden und somit keine derartige Interaktion stattfindet.</p> <p>Zum heutigen Zeitpunkt sind Automatisierungssysteme noch weit davon entfernt in komplexen Verkehrssituationen zu funktionieren und den Ansprüchen innerorts zu genügen. So sind nebst Strecken vor allem auch mögliche Betriebsbereiche vor einer Einführung von automatisierten Gefährten zu untersuchen. Dabei sind zuerst grundlegende Fragen zu Verkehr, Raum- und Stadtentwicklung, Mensch und Gesellschaft zu klären. Gerade innerhalb der Siedlungsgebiete bedarf es einer neuen Organisation des Verkehrs, die mit einer gesellschaftlichen und politischen Diskussion einhergehen muss.</p> <p>Mit der Schaffung einer solchen Entscheidungskompetenz ohne Einschränkung auf den Streckentypus Autobahn werden Chancen vertan, zudem sind Risikoabschätzungen und Szenarien noch ungenügend und unvollständig, da oft rein Technologie-getrieben und auf Gewinnmaximierung für Private ausgerichtet ohne Berücksichtigung der menschlichen, gesellschaftlichen (inklusive volkswirtschaftlicher) Nutzen mit dem Gebot der Nachhaltigkeit. Ebenso fehlen Lösungen zu unterschiedlichen Verkehrsregimen wie Mischverkehr, Geschwindigkeit und zu Strassenraumaufteilungen. Gerade in Städten sollten zudem Real-Labore entsprechend der gesetzten Entwicklungsziele und Leitlinien mit oder eben auch ohne AV möglich sein. Es ist dringend zu empfehlen ein Gremium unterschiedlicher Expertinnen und Experten unter Einbezug der Dimensionen der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden, namentlich den Zufussgehenden für eine Klärung der offenen Punkte beizuziehen.</p> <p>Wir lehnen die jetzige Formulierung besonders im Hinblick auf Menschen zu Fuss ab und beantragen die Zulassung von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem auf bestimmte Strecken des nationalen Autobahnnetzes wie folgt im Art. 25a Abs. 3 E-SVG zu beschränken:</p> <p>³ Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keinen Fahrzeugführer benötigen, dürfen nur auf bestimmten</p>		

Strecken <i>des nationalen Autobahnnetzes</i> zugelassen werden. Der Bundesrat legt die Zulassungsvoraussetzungen fest.

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
(Art. 25a Abs. 4 E-SVG)

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

In Anschluss an die bereits formulierten Ablehnungen zu den erweiterten Kompetenzen hinsichtlich der Streckenfreigabe und der Abgabe der Beherrschungspflicht befürchten wir als Vertretung der Zufussgehenden durch die Einführung von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen verschiedene weitere Nachteile, die nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern grundlegende Menschenrechte zur freien Bewegung betreffen. Derzeitiger Wissensstand ist, dass die Kommunikation zwischen Maschine respektive Infrastruktur und Mensch nicht geregelt werden kann. Es gilt zuerst diese Schnittstelle zu lösen und zu verhandeln, ehe ein Datenmanagement dafür freigegeben werden kann. Dabei ist unbestritten, dass der Schutz von unerwünschter Beeinflussung v.a. durch Dritte zu unterbinden ist.

Doch zuerst braucht es eine Klärung. Denn es dürfen, weder die Verantwortlichkeiten der Kommunikation resp. des Lesens der Gefährte und des Strassenraums einfach mittels angezeigtem Selbstfahrmodus als kognitive Bürde und mit einem rein fahrzeugzentrierten Verständnis auf Menschen zu Fuss verschoben werden. Ebenso wenig dürfen direkte und dichte Fusswegnetze für Zufussgehende durch AV-Schneisen unterbrochen oder verhindert werden. Die legitimen Ansprüche des Fussverkehrs sind in vollem Umfang zu berücksichtigen, Menschen v.a. Kinder, Ältere und sinnes- oder bewegungseingeschränkte Menschen sind zu schützen. D.h. nebst der Kommunikation und des Umgangs mit Daten ist zuerst zu prüfen, wie und in welchem Modus die Schnittstellen zwischen Menschen, Infrastruktur und Maschinen, z.B. konkret beim Überqueren von Fahrbahnen ohne Umwege, künftig überhaupt möglich sein könnte.

Wir lehnen aus diesem Grund die vorgeschlagene Formulierung ab. Sie sind unter Berücksichtigung unserer Forderungen zum Absatz 2 und 3 zum jetzigen Zeitpunkt nicht schlüssig, da zuerst die offenen Fragen geklärt werden müssen und bei einer allfälligen Einführung von automatisierten Fahrzeugen der Fussverkehr, d.h. die Menschen zu Fuss im Siedlungsgebiet in ihren Grundrechten weder tangiert noch eingeschränkt werden dürfen.

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
(Art. 25b E-SVG)

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir sind der Ansicht, dass das Aufzeichnen des Fahrmodus nicht ausreicht und unzureichend geregelt ist.

Die Möglichkeit jederzeit den Fahrmodus zu ändern, soll zusätzlich eingeschränkt

	<p>werden. Ansonsten können sich die Herstellenden von Fahrzeugen, von Software oder andere Verantwortliche der Automatisierungssysteme jederzeit aus der Verantwortung stehlen, indem sie den Fahrmodus wechseln und die Verantwortung an die Fahrerinnen und Fahrer übergeben. Zum jetzigen Zeitpunkt ist klar, dass das Übergeben des Fahrmodus vom Automatisierungssystem an Fahrende, vom Warnsignal bis zur vollständigen Übernahme, ausreichend kalkulierte Zeit benötigt, diese gilt es festzulegen und hinreichend zu berücksichtigen.</p> <p>Wir beantragen, dass die Verantwortlichkeiten zuerst umfassend und sicher geregelt werden, ehe über gezielten Fahrmodusspeicher diskutiert wird. Mit dem jetzigen Wissensstand kann eine sichere Übergabe des Fahrmodus vom Automatisierungssystem an die Fahrzeuglenkenden a). nur auf Wunsch der Fahrzeuglenkenden oder b). an voraus definierten Stellen auf dem nationalen Autobahnnetz erfolgen, entsprechende Daten können gespeichert werden.</p>
--	---

<p>7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Befristete Versuche sind grundsätzlich wertvoll und sie dienen einem besseren Verständnis der Vor- und Nachteile, Risiken und Chancen von Fahrzeugen mit Automatisierungssystem im Verkehrssystem. Wir lehnen die aktuelle Formulierung von Art. 25d als unzureichend ab, weil sie nicht gewährleistet, dass über die Fahrzeug- respektive Technikentwicklung und die Herstellerinteressen hinaus, Erkenntnisse, die von öffentlichem Wert sind, aus diesen Versuchen generiert werden sollen.</p> <p>Daher fordern wir einen zwingenden zusätzlichen Absatz:</p> <p>Art. 25d Absatz 4: Die Versuche und Bewilligungen des ASTRA müssen von unabhängiger Forschung begleitet werden, die die Auswirkungen des Versuches auf das gesamte Verkehrssystem und insbesondere auf die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden untersucht. Bei einem solchen Forschungsauftrag ist der Bereich Langsamverkehr</p>		

	miteinzubeziehen. Die Gesuchstellenden sind in Zahlungspflicht.
--	--

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Fussverkehr Schweiz begrüsst, dass das ASTRA neuartige Lösungen fördern möchte. Fussverkehr Schweiz ist der Ansicht, dass nicht nur die Technologien an sich erforscht und gefördert werden sollen. Es sollen auch die Auswirkungen der Technologien auf das Verkehrssystem und insbesondere auf den nicht motorisierten Verkehr, namentlich den Fussverkehr und weitere Facetten wie Gesellschaft, Gesundheit, Nachhaltigkeit zwingend mitberücksichtigt werden.</p> <p>Fussverkehr Schweiz beantragt den Absatz 1 mit einem Lemma c zu ergänzen:</p> <p>c. Beiträge zur Erforschung der Auswirkungen der neuen Technologien auf andere, insbesondere nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende und im Zusammenhang mit anderen gesellschaftsrelevanten Bereichen.</p>		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Grundsätzlich begrüssen wir, dass die Regelung über die Annullation des Führerausweises auf Probe so angepasst werden sollen, so dass die Reihenfolge der Verkehrsdelikte keine Rolle spielt. Die hier vorliegende Umsetzung geht aber über dieses Ziel hinaus, demnach haben leichte Widerhandlungen keine Konsequenzen mehr auf die Probezeit.</p> <p>Aus Sicht der Unfallprävention sollte das heutige System, wonach schon eine erstmalige leichte Widerhandlung Konsequenzen auf die Probezeit hat, beibehalten werden. Die Massnahme hat eine abschreckende Wirkung auf Neulenkende und führt dazu, dass die Verkehrsregeln besser eingehalten werden. Bei einer Anpassung des heutigen Systems besteht das Risiko, dass dieser generalpräventive Effekt abgeschwächt wird.</p> <p>Die Zweiphasenausbildung in der Schweiz hat sich bewährt. Das Verbot für bestimmte Personengruppen inkl. Neulenkende, unter Alkoholeinfluss zu fahren, wirkte sich positiv auf das Unfallgeschehen aus.</p> <p>Leichte Widerhandlungen sind keine Kavaliersdelikte. Wer beispielsweise mit 50 km/h durch eine 30-er Zone fährt, begeht eine leichte Widerhandlung. Das</p>		

	<p>Unfallrisiko bzw. die Unfallschwere nimmt mit zunehmender Geschwindigkeit stark zu. Dabei besteht zwischen Geschwindigkeit und Unfallrisiko/-schwere gar ein exponentieller Zusammenhang.</p> <p>Eine entsprechende Anpassung ist demnach seitens Fussverkehr Schweiz vorzunehmen. In Art. 15 Abs. 3. ist das gleiche Regime anzuwenden wie für Inhaber und Inhaberinnen eines definitiven Führerausweises.</p>
--	--

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2^{bis} und 3^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Raserdelikt wurde gerade deswegen eingeführt, weil die Politik der Ansicht war, dass die Gerichte ihren Ermessensspielraum bei Raserdelikten zu grosszügig nutzten. Zu postulieren, dass Rechtsunsicherheit bestehe, weil es von der Beurteilung des Gerichtes abhängt, ob es sich um ein Raserdelikt handelt oder nicht und gleichzeitig den Ermessensspielraum der Gerichte zu erhöhen ist aus unserer Sicht ein Widerspruch. Bei neueren Gesetzesbestimmungen muss sich zuerst eine Rechtspraxis etablieren. Wie die neueren Urteile zeigen, sind die Gerichte daran. Daher gibt es Sicht von Fussverkehr keinen Grund daran etwas zu ändern und den Ermessensspielraum zu vergrössern.</p>		

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Trotz einer gewissen Nachvollziehbarkeit der im Bericht aufgeführten Argumente, gilt es zu bedenken, dass der Rasertatbestand deswegen eingeführt wurde, weil vorher</p>		

die Raserdelikte eher zu milde beurteilt wurden. Wir könnten uns vorstellen, dass das Mindeststrafmass nicht aufgehoben, aber leicht abgesenkt würde.

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)?
(Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Forschungsergebnisse lassen den Schluss zu, dass sich die Verkehrssicherheit durch Führerausweisentzüge erhöhen lässt, nicht aber durch Freiheitsstrafen¹. Deshalb sollte die Mindestdauer des Führerausweisentzugs zumindest bei qualifiziert strafwürdigen Raserdelikten (z.B. vorsätzliche krasse Tempoexzesse, waghalsige Überholmanöver und Raserrennen) aus Sicht von Fussverkehr Schweiz nicht gelockert werden. Eine Lockerung wäre für die Verkehrsteilnehmenden ein falsches Signal.

Der heutige Art. 16c Abs.2 lit. a^{bis} SVG ist – wie die Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG – nicht optimal ausgestaltet. Nur eine grundlegende Überarbeitung dieses Artikels erlaubt die adäquate Sanktionierung von qualifiziert strafwürdigen Raserdelikten. Demnach ist es notwendig, dass Art. 16c Abs.2 lit. a^{bis} SVG – analog zu Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG (vgl. Frage 13) – umformuliert wird. Nur so kann sichergestellt werden, dass Raserdelikte mit wirksamen Sanktionen bekämpft werden können.

Für die Unfallverhütung ist indessen vor allem wichtig, dass die präventionsorientierte Kontrolltätigkeit der Polizei nicht nachlässt und die Verkehrsteilnehmenden diese auch wahrnehmen. Es braucht demnach nicht nur Massnahmen gegen die Hochrisikogruppe der Raserinnen und Raser, sondern auch solche gegen die breite Masse von Schnellfahrern. Diese Gruppe ist viel grösser als diejenige der Raserinnen und Raser und demzufolge auch viel öfter in Unfälle mit überhöhter Geschwindigkeit verwickelt.

Änderungsantrag:
Art. 16c Abs. 2 lit. a^{bis} SVG

Nach einer schweren Widerhandlung wird der Lernfahr- oder Führerausweis für mindestens zwei Jahre entzogen, wenn vorsätzlich

- ein Mensch durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Sinne von Art. 90 Abs. 4 SVG oder durch ein waghalsiges Überholmanöver der unmittelbaren Gefahr eines tödlichen Unfalls oder eines Unfalls mit schweren Verletzungsfolgen ausgesetzt wurde;

an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen teilgenommen wurde, durch welches ein Mensch der unmittelbaren Gefahr eines tödlichen Unfalls oder eines Unfalls mit schweren Verletzungsfolgen ausgesetzt wurde.

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt»

¹ vgl. Siegrist S., Sanktionen zur Bekämpfung der Verkehrsdelinquenz: welche Rolle spielen sie und welche sind wirksam? In: Schaffhauser René, Hg. Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2008. 2008: 45-70

<p>der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die angestrebte kann Formulierung wird seitens Fussverkehr Schweiz abgelehnt, da finanzielle Konsequenzen ein Teil der Signale sind, die von einem fehlbaren Verhalten im Strassenverkehr abhalten sollen. Ein blosses Rückgriffrecht wäre für die Unfallprävention kontraproduktiv. Zudem widerspräche die Änderung dem Grundsatz der rechtlichen Gleichbehandlung. Die Konsequenz eines Verkehrsunfalles wäre je nachdem wie die Versicherungsgesellschaft handelt, unterschiedlich.</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperren und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>In Anlehnung an die Vernehmlassungsantwort der BFU sehen wir die unangepasste Geschwindigkeit als eine der zentralen Ursachen für schwere Verkehrsunfälle. Daher spricht sich Fussverkehr Schweiz für eine gesetzliche Grundlage zur obligatorischen Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») aus.</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>In Anlehnung an die Vernehmlassungsantwort der BFU und an wissenschaftliche Grundlagen sieht Fussverkehr Schweiz den Nutzen der obligatorischen Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten und ist gegen eine Aufhebung dieser Gesetzesgrundlage.</p>		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir befürchten, dass wenn der Bundesrat selbständig Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann, der Druck aus gewissen Branchen sehr hoch werden wird, sodass solche Ausnahmen von Fahrverboten zu oft ausgesprochen und mit der Zeit sehr stark verwässert werden.		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir können die Erläuterungen im Bericht nachvollziehen.		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die beiden Durchführungen der Formel-E Rennen in Zürich und Bern haben gezeigt, dass Rundstreckenrennen mit den ganzen Auf- und Abbauten der Sicherheitsvorkehrungen dazu führen, dass ganze Stadtteile für Fussgängerinnen und Fussgänger wahren Wochen unzugänglich und unbrauchbar waren. Aus diesem Grund lehnen wird die Lockerung des Verbotes von Rundstreckenrennen ab.		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Fussverkehr Schweiz sieht in dieser Erhöhung des Ermessensspielraums der Gerichte bei der Beurteilung von Verkehrsdelikten eine einseitige Erhöhung des Ermessensspielraums zu Gunsten des Angeklagten. Denn es sind u.a. die Fahrzeuge mit geringer Motorkraft, die für Fussgängerinnen und Fussgänger zur Gefahr und zu Unfällen mit schwerwiegenden Folgen führen.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzliche unterstützt Fussverkehr Schweiz diese Möglichkeit. Es gilt jedoch zu bedenken, dass Einzelfallentscheidungen oft der Verbote der neue Regelentscheidung sind. Fussverkehr Schweiz fordert daher, dass die betroffenen Verbände bei einer solchen Einzelfallentscheidung jeweils angehört und mit einbezogen werden.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ² abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Fussverkehr Schweiz kann die Erläuterungen im Bericht nachvollziehen.		

² SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Fussverkehr Schweiz kann die Erläuterungen im Bericht nachvollziehen.</p>		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Fussverkehr Schweiz begrüsst die Ausdehnung der Halterhaftung bei Ordnungsbussen auf juristische Personen. Wir bitten den Bundesrat zu prüfen, ob diese Halterhaftung nicht auch auf Fahrzeuge ohne Nummernschild ausgedehnt werden kann. Denn trotz fehlendem Nummernschild ist z.B. bei Verleihsystemen von Fahrzeugen ohne Nummernschild klar, wer Halter respektive Halterin eines Fahrzeuges ist. Damit könnten vereinfacht Bussen bei Fahrzeugen ohne Nummernschild, u.a. E-Trottinettes und Fahrrädern von Verleihsystemen ausgestellt werden.</p> <p>Fussverkehr Schweiz beantragt den Art 7. Abst. 1 des Ordnungsbussengesetzes zusätzlich mit folgendem Satz zu ergänzen.</p> <p>¹ Wird der Fahrzeugführer nicht anlässlich der Widerhandlung gegen das SVG¹⁹, die gestützt darauf erlassenen Verordnungen oder das NSAG²⁰ angetroffen oder angehalten, so wird die Busse der im Fahrzeugausweis als Fahrzeughalter eingetragenen natürlichen oder juristischen Person auferlegt. Bei Fahrzeugen ohne Nummernschild und Fahrzeugausweis, kann die Busse auch dem Halter ausgestellt werden, wenn dieser eruierbar ist.</p>		



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Les Routiers Suisses Rte. de la Chocolatière 26 1026 Echandens
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? <i>(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Ladekapazität sollte klarer definiert werden. Die Bewertung von vergleichbarer Ladekapazität wird in Zukunft zu Problemen führen. Es wird in Zukunft nicht um Umbauten bestehender Fahrzeuge gehen.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Fahrzeuge mit Automatisierungssystem dürfen andere Verkehrsteilnehmer nicht behindern oder eine erhöhte Verantwortungspflicht anderer Verkehrsteilnehmer zur Folge haben. Sie müssen in der Lage sein, sich wie die anderen Verkehrsteilnehmer im Verkehr einzureihen und sich ebenso zu verhalten.		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bevor die Pflichten des Fahrzeugführers reduziert werden können, sollten Erfahrungen und statistische Daten gesammelt werden. Insbesondere muss im SVG klargestellt werden, wer diese Pflichten anstelle übernimmt. Handelt es sich um den Fahrzeughersteller, den Fahrzeughalter, den Unterhaltspflichtigen, Behörden oder die anderen Verkehrsteilnehmer? Für Testbetrieb ist es nicht notwendig, die Verantwortung des Fahrzeuglenkers zu reduzieren. Die Verantwortung der Hersteller oder Halters müsste unmissverständlich im SVG festgehalten werden.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es sollten vorab Erfahrungen gesammelt werden, insbesondere auch, wie sich die Fahrzeuge im Verkehrsfluss verhalten und inwieweit Verkehrspartner über die Verkehrssicherheit hinaus beeinträchtigt werden. Für Versuchsbetrieb lassen sich Informationen und Erfahrungen auch mit vorhandenem Fahrer sammeln.		

--	--

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
(Art. 25a Abs. 4 E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist nicht ausreichend. Es muss auch mit automatisierten Fahrzeugen der gleiche Verkehrsfluss sichergestellt werden. Es ist zuwenig geregelt, was im Pannenfall, bei schlechtem Wetter oder anderen unvorhersehbaren Umständen passieren soll. Für menschlich gelenkte Fahrzeuge sind die Vorschriften sehr ausführlich und detailliert. Ebenso fehlen Zulassungskriterien für automatisierte Fahrzeuge ohne verantwortlichen Fahrer. Für einen Testbetrieb können automatisierte Fahrzeuge von einer Person begleitet werden. Für eine dauerhafte Einführung automatisierten Fahrzeuge ohne verantwortlichen Fahrzeugführer müssen Gesetze und Verordnungen detaillierter durchgearbeitet werden.</p>
--	---

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
(Art. 25b E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>
--	---------------------------------------

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
(Art. 25c E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>
--	---------------------------------------

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann?
(Art. 25d E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Für Versuche ist es problemlos möglich, einen verantwortlichen Fahrzeugführer mitfahren zu lassen, der im Notfall eingreifen kann und bei Notfällen Entscheidungen trifft. Es ist nicht angemessen, andere Verkehrsteilnehmer mit den Kinderkrankheiten automatisierter Fahrzeuge zu konfrontieren. Eine Ausweitung der Zulassung ist möglich, wenn zusätzliche Erfahrungen bekannt sind.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Da die Fahrzeuge ausserhalb des öV hauptsächlich von weltweit tätigen ausländischen Herstellern kommen, macht es kaum Sinn, die Entwicklungen der Fahrzeuge mit staatlicher Finanzierung zu fördern. Es reicht, wenn die Förderung von alternativen antrieben im Bereich von öffentlichen Infrastrukturen entsteht.		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

LITRA | Spitalgasse 32 | 3011 Bern

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

svg@astra.admin.ch

Bern, 09 | 12 | 2020

Stellungnahme der LITRA zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur oben erwähnten Vorlage Stellung zu nehmen.

Gemeinsam mit ihren über 200 Mitgliedern steht die LITRA ein für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, für ein leistungsfähiges und integriertes Schweizer Verkehrssystem und für eine innovative Verkehrswirtschaft. Im Rahmen unserer Verbandstätigkeit beschäftigen wir uns mit sämtlichen Fragen zur Mobilität und bringen unsere Anliegen deshalb auch zu den Rahmenbedingungen des automatisierten Fahrens und zum Veloverkehr ein. Die LITRA beschränkt ihre Stellungnahme jedoch auf diese beiden Punkte und verzichtet auf das Ausfüllen des Fragebogens.

Automatisiertes Fahren

Die automatisierte Mobilität soll dank klimaneutralen Fahrzeugen in ferner Zukunft dazu beitragen, dass trotz der vorhergesagten, erheblichen Zunahme des Strassenverkehrs die Verkehrsinfrastrukturen effizient genutzt und das Netto-Null- Ziel für den CO₂-Ausstoss im Verkehr erreicht werden. Aus Sicht der LITRA muss die automatisierte Mobilität indes von Anfang an konsequent auf die kollektive Nutzung von selbstfahrenden Fahrzeugen ausgerichtet werden. Einerseits kann damit die Nutzungseffizienz im motorisierten Verkehr deutlich erhöht werden. Andererseits wird eine Integration und Verknüpfung der automatisierten Mobilität mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs Synergien erzeugen, dank denen das Gesamt-Verkehrssystem effizienter gemacht und besser ausgelastet sein wird.

Das Schweizer Verkehrssystem ist dank guten Infrastrukturen und einem modernen Fahrzeugpark für die automatisierte Mobilität prädestiniert. Mit einer zunehmenden Automatisierung des Strassenverkehrs wird politisch zudem eine enge und gute Abstimmung mit anderen Zielen im Energie-, Gesundheits-, Umwelt- und Städtebau-Bereich wichtig sein. Schon heute haben sich beispielsweise auf lokaler Ebene neue Arbeits- und Mobilitätsangebote etabliert, die eine bedürfnisgerechte Individualmobilität ermöglichen. Mit der automatisierten Mobilität und neuen Geschäftsmodellen, wird die Nachfrage nach solchen Mobilitätslösungen weiterwachsen und es werden flexiblere, stärker individualisierte und kostengünstigere Verkehrsangebote entstehen. Vor diesem Hintergrund kommt selbstfahrenden Fahrzeugen - gerade ausserhalb der Städte - eine zentrale Bedeutung als Mittler zwischen den klassischen MiV- und öV-Angeboten einerseits und den neuen, geteilten Mobilitätsangeboten andererseits zu.

Fast alle Fahrzeuge im MiV und im öV sammeln bereits heute eine Vielzahl von Daten, welche in der Regel nicht öffentlich zugänglich sind, sondern nur von Privaten ausgelesen und ausgewertet werden können. Mit der Entwicklung hin zum automatisierten Fahren werden Datensammlungen noch viel umfangreicher und das Datenvolumen um ein Vielfaches grösser werden. Der verantwortungsvolle und sichere Umgang mit diesen Daten bedingt von Beginn an klare und nachvollziehbare Regelungen zur Nutzung, zur Datenhoheit sowie zum Schutz der personenbezogenen Daten. Denn neben offensichtlichen Chancen birgt die automatisierte Mobilität erkennbare und noch nicht absehbare Risiken. Diese negativen Folgen erfordern parallel zur Markteinführung und -entwicklung von selbstfahrenden Fahrzeugen ein umfassendes Risikomanagement. Dabei ist primär die Industrie gefordert, doch müssen sich die regulatorischen Rahmenbedingungen im Gleichschritt der technischen Erkenntnisse weiterentwickeln können. Dies verlangt ebenso nach einer intensiven wissenschaftlichen Begleitung und gesellschaftspolitischen Diskussion über sämtliche Aspekte und Wirkungen des automatisierten Fahrens.

Gemäss diesen Überlegungen begrüsst die LITRA die vorgesehenen Regelungen. Der Wirtschaftsstandort Schweiz kann mit frühzeitigen, klaren Rahmenbedingungen zum automatisierten Fahren gestärkt werden, da so beispielsweise die Hersteller und Zulieferer von selbstfahrenden Fahrzeugen in der Schweiz bleiben. Ebenso erlauben solche Regelungen, zukunftsfähige Geschäftsmodelle rund um das automatisierte Fahren in der Schweiz zu entwickeln und einzuführen, was nicht zuletzt dem Forschungsstandorts einen grossen Schub verleiht. Zentral ist bei der Entwicklung der regulatorischen Rahmenbedingungen zum automatisierten Fahren aus Sicht der LITRA, dass die Weichenstellungen von Anfang an und auch mittel- und langfristig konsequent auf eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet sind. öV-Unternehmen werden dabei ebenfalls eine wichtige Rolle spielen. Da diese in der Regel nur geringe Eigenmittel für Innovationen einbringen können, begrüsst die LITRA ausdrücklich, dass das ASTRA Beiträge zur Förderung neuartiger Lösungen im Bereich des automatisierten Fahrens gewähren kann.

Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes

Langsame E-Bikes sind aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht besonders gefährlich. Dies wird dadurch verdeutlicht, dass in den vergangenen Jahren die Anzahl Personen, die sich bei Unfällen mit langsamen Elektrovelos verletzt hat, im gleichen Umfang gestiegen ist wie die E-Bike-Verkaufszahlen. Diese steigenden Verkaufszahlen von E-Bikes sind in verschiedener Hinsicht sehr erfreulich, werden mit Velos und Elektrovelos doch viele Personentransporte platzsparend, speditiv und umweltfreundlich abgewickelt. Die Einführung eines Helmobligatoriums auf langsamen E-Bikes könnte deshalb diese Entwicklung beeinträchtigen. Sie ist aus Sicht der LITRA abzulehnen.

Die Helmtragequote bei Fahrrädern ist in der Schweiz im europäischen Ländervergleich erfreulicherweise sehr hoch. Mit der vorgeschlagenen Helmpflicht auf langsame E-Bikes würde wie in Studien beobachtet ein grosser Teil der Nicht-Helmtragenden auf Velofahrten verzichten und ein kleinerer Teil der Personen auf normale Fahrräder umsteigen. Konsequenterweise müsste die vorgeschlagene Helmpflicht deshalb auf alle Fahrräder ausgeweitet werden, was den öffentlichen Bestrebungen zur Förderung des Veloverkehrs zuwiderlaufen würde. Zudem gilt es zu berücksichtigen, dass ein Fahrradhelm nicht vor allen (Kopf-)Verletzungen schützt und andere Massnahmen das Ziel der Unfallverhütung bei Velos deutlich besser unterstützen. Das oberste Ziel der Verkehrssicherheit muss die Vermeidung von Unfällen sein. Nachhaltige Sicherheit bringt die Vermeidung von Unfällen an der Quelle, was bei Fahrrädern insbesondere durch sichere bauliche Infrastrukturen und die Einhaltung der Verkehrsregeln erreicht wird.

Ausserdem haben viele Schweizer Städte in den letzten Jahren erfolgreich Verleihnetze von normalen und elektrischen Velos aufgebaut. Bei diesen Leihsystemen erweisen sich gerade die langsamen E-Bikes als

besonders beliebt. Sie erweitern den Radius von Velos und erleichtern das Bewältigen von Steigungen. Die vorgeschlagene Helmpflicht würde diese Angebote massiv beeinträchtigen und ihnen vielleicht sogar den Todesstoss versetzen. Leihhelme werden in der Regel – und ganz besonders in der aktuellen Corona-Situation – als unhygienisch empfunden, womit Spontanausleihen durch Personen, die keinen Helm bei sich haben, kaum mehr erfolgen würden.

Selbstverständlich unterstützt die LITRA Massnahmen an alle Anspruchsgruppen zur Förderung des freiwilligen Helmtragens und setzt generell auf die Eigenverantwortlichkeit der E-Bike-Fahrenden. Ebenfalls unterstützt die LITRA die Einführung des Bundesgesetzes über Velowege, mit dem Bund, Kantone und Gemeinden den Veloverkehr, sichere Veloinfrastrukturen sowie generell kombinierte Mobilitätslösungen in den nächsten Jahren noch gezielter unterstützen und fördern können.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen und stehen für weitere Auskünfte zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident



Michael Bützer
Geschäftsführer

Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: motosuisse, Marktgasse 38, Postfach, 3001 Bern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Ra- serdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Neuerung ist unbedingt notwendig, denn die alte Regelung war zu schema- tisch.		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie Frage 12.		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die geltende Regelung war zu streng.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Soweit Motorräder und Roller von diesen Bestimmungen überhaupt betroffen wären.		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie Frage 16.		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir beantragen eine generelle Ausnahme vom Sonntags- und Nachtfahrverbot für ATV/Quads. Wenn diese Fahrzeuge am Sonntag nicht gefahren werden dürfen, sind sie kaum verkäuflich.		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Fussgängerstreifen sollten schweizweit einheitlich ausgestaltet sein, um die Verkehrssicherheit optimal zu gewährleisten.		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir plädieren dafür, das Verbot von Rundstreckenrennen, insbesondere für Motorräder, ganz aufzuheben. Das Rundstreckenverbot wurde ursprünglich aus Gründen der damals nicht gewährleisteten Sicherheit eingeführt. Diese Situation hat sich inzwischen stark verbessert. Daher sollte das Verbot von Rundstreckenrennen gänzlich aufgehoben werden. Da solche Veranstaltungen generell bewilligungspflichtig sind, soll es im Ermessen der Kantone liegen, solche Veranstaltungen bewilligen zu können. Zudem würden die technologische Neutralität und der Gleichbehandlungsgrundsatz untergraben, wenn der Bundesrat von Fall zu Fall Rennen entsprechend seinen technologischen Präferenzen genehmigen würde. Falls das Verbot nicht ganz aufgehoben wird, befürworten wir die vorgeschlagene Änderung.		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die bisherige Regelung war unverhältnismässig streng.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aufgrund dieser Neuerung wird das ASTRA flexibler als heute auf spezielle Situationen reagieren können.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wenn schon eine Halterhaftung besteht, muss diese nicht nur für natürliche, sondern auch für juristische Personen gelten.</p>		



Vernehmlassung zur Teilrevision des SVG

1 Zusammenfassung

NewRide, das Schweizer Kompetenzzentrum für Elektrozweiräder, hat zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Stellung bezogen. Erste Priorität hat die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs – desjenigen Verkehrs, der am meisten zur Reduktion der CO₂-Emissionen beiträgt. Zwei Aspekte stehen im Vordergrund:

1. Anstelle einer Ausweitung des Helmobligatoriums auf langsame E-Bikes, das nicht zwingend zu mehr Sicherheit führt, sowie des obligatorischen Tagfahrlichts für E-Bikes sind Abstandsregeln beim Überholen von Velos analog zu denjenigen, die in Deutschland gelten, erforderlich. Dies wäre ein markanter Beitrag für mehr Sicherheit auf den Strassen.
2. Die Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses dürfen nicht zu grösseren oder schwereren Fahrzeugen führen, da auch dies die Sicherheit auf den Strassen reduzieren könnte. Weniger Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr führt zu einem Mehreinsatz von Motorfahrzeugen und dadurch zu einer Zunahme der Emissionen.

2 Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses von Strassenfahrzeugen

Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Vorschriften der EU zur Reduktion der CO₂-Emissionen zu übernehmen, um Strassenfahrzeuge mit Schweizer Zulassung gleich zu behandeln und um den Strassenverkehr durch einheitliche Normen für alle Fahrzeuge berechenbarer zu machen. Die Schweiz soll deshalb auch nicht über die EU-Normen hinausgehen bezüglich Gewichts und Mehrlänge von Fahrzeugen mit Wasserstoffspeicher. Allenfalls kann das Ausfahren von Heckspoilern auf Strassen ohne Velo- und Fussverkehr (Autobahnen und Autostrassen) gestattet werden.

3 Ausweitung Helmpflicht

Helme sollen empfohlen, aber nicht vorgeschrieben werden.

Das Verkehrssystem wird sicherer, je mehr Menschen sich auf leichten Fahrzeugen oder zu Fuss fortbewegen. Gleichzeitig werden dadurch die CO₂-Emissionen am wirksamsten gesenkt. Deshalb sind Massnahmen, die dem Ziel der Substitution von Motorfahrzeug- durch Velokilometer entgegenstehen, abzulehnen.

Im Bereich Bikesharing ist Helmpflicht zudem praktisch nicht umsetzbar.



Anstelle einer Ausweitung der Helmpflicht soll eine Abstandsregel beim Überholen von Velos analog der Regelung in Deutschland eingeführt werden: Der Mindestabstand beträgt 2m, das Überholen hat zu unterbleiben, solange dieser nicht sichergestellt werden kann.

NewRide lehnt auch obligatorisches Einschalten des Lichts beim Fahren mit E-Bikes am Tag ab, da dieses für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Radfahrende ohne Licht, beispielsweise auf dem Rennrad oder dem Mountainbike, nachteilig sein könnte.

Sinnvoll ist hingegen die vorgeschlagene Bestimmung, dass sich E-Bikes an die Höchstgeschwindigkeiten zu halten haben. Dies bedeutet, dass sie mit einer Geschwindigkeitsanzeige ausgerüstet werden müssen. Falls die Höchstgeschwindigkeit der «langsamen» E-Bikes auf 30 km/h erhöht würde, wäre diese Bestimmung auch bei dieser Fahrzeugkategorie sinnvoll.

NewRide, 11. Dezember 2020

NewRide – Schweizer Kompetenzzentrum für Elektrozweiräder
Isenbergstrasse 36
8913 Ottenbach
044 776 21 30
info@newride.ch
www.newride.ch



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Pro Velo Schweiz, Birkenweg 61, 3013 Bern Kontakt: Christoph Merkli, christoph.merkli@pro-velo.ch
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind mit den neuen Anpassungen im Bereich des automatisierten Fahrens einverstanden. Allerdings müssen zusätzlich Rahmenbedingungen festgelegt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzend zur Verkehrssicherheit, die nicht beeinträchtigen werden darf, darf automatisiertes Fahren auch nicht dazu führen, dass die Bewegungsfreiheit von anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Fussgänger und Velofahrer) eingeschränkt wird oder eine Verdrängung infolge Unsicherheitsgefühl stattfindet. Automatisierung muss sich den Möglichkeiten des LV anpassen und nicht umgekehrt. - Bewilligungen zum automatisierten Fahren und Fahrversuche sind mit den Zielen für einer nachhaltigen Mobilität abzustimmen und dürfen nicht im Widerspruch zu diesen stehen. - Haftungslücken müssen ausgeschlossen werden. Bei nicht abgedeckten Schäden aufgrund allfälliger Lücken in der Gesetzgebung soll der Staat mit einem Versicherungsfonds einspringen. - Ergänzend zum Fahrmodusspeicher müssen Hersteller ebenfalls verpflichtet werden Einblick in die Programmierung und Algorithmen zu gewähren, wenn sie im Sicherheitsinteresse der Öffentlichkeit liegen. Die Verpflichtung soll auch eine Kooperation bei der Auswertung bei Unfallsituationen oder Beinahe-Unfällen beinhalten. <p>Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und damit nur mit tiefer bzw. keiner LSVA-Pflicht bestückt, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Lärm und Stau führen und stellt eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-LKWs die Güter auf der Schiene energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.</p>		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahr-

<p>zeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir halten diese Delegation heute für verfrüht.</p>		

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sehen die politische Tragweite bei der Festlegung der Zulassungsvoraussetzungen und sind der Meinung, dass diese auf Gesetzesstufe erfolgen soll.</p>		

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Als Folge unserer Antworten zu den Fragen 3 und 4 lehnen wir auch Art. 25 Abs. 4 ab.</p>		

<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Analog unserer Bemerkungen zu den Absätzen 2 und 3 lehnen wir Art. 25b ab.</p>		

<p>7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

Analog unserer Bemerkungen zu den Absätzen 2 und 3 lehnen wir Art. 25c ab.		
8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Solche Versuche sind wichtig für die Gewinnung von Know How im Bereich der Automatisierung. Wir befürworten deshalb, dass dazu von den geltenden Bestimmungen abgewichen werden kann.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind der Meinung, dass die Förderung neuartiger Technologien nicht durch Steuergelder finanziert werden sollte.		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Gemäss bfu lassen Forschungsergebnisse den Schluss zu, dass sich die Verkehrssicherheit durch Führerausweisentzüge erhöhen lässt, nicht aber durch Freiheitsstrafen¹³. Deshalb sollte die Mindestdauer des Führerausweisentzugs zumindest bei qualifiziert strafwürdigen Raserdelikten (z. B. vorsätzliche krasse Tempoexzesse, waghalsige Überholmanöver und Raserrennen) aus Sicht der BFU nicht gelockert werden. Eine Lockerung wäre für die Verkehrsteilnehmenden ein falsches Signal. Der heutige Art. 16c Abs.2 lit. abis SVG ist – wie die Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG – nicht optimal ausgestaltet. Nur eine grundlegende Überarbeitung dieses Artikels erlaubt die adäquate Sanktionierung von qualifiziert strafwürdigen Raserdelikten. Demnach ist es notwendig, dass Art. 16c Abs.2 lit. abis SVG – analog zu Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG (vgl. Frage 13) – umformuliert wird. Nur so kann sichergestellt werden, dass Raserdelikte mit wirksamen Sanktionen bekämpft werden können.</p> <p>Für die Unfallverhütung ist indessen vor allem wichtig, dass die präventionsorientierte Kontrolltätigkeit der Polizei nicht nachlässt und die Verkehrsteilnehmenden diese auch wahrnehmen. Es braucht demnach nicht nur Massnahmen gegen die Hochrisikogruppe der Raserinnen und Raser, sondern auch solche gegen die breite Masse von Schnellfahrern. Diese Gruppe ist viel grösser als diejenige der Raserinnen und Raser und demzufolge auch viel öfter in Unfälle mit überhöhter Geschwindigkeit verwickelt.</p> <p>Änderungsantrag: Art. 16c Abs. 2 lit. abis SVG</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nach einer schweren Widerhandlung wird der Lernfahr- oder Führerausweis für mindestens zwei Jahre entzogen, wenn vorsätzlich • ein Mensch durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstge- 		

	<p>schwindigkeit im Sinne von Art. 90 Abs. 4 SVG oder durch ein waghalsiges Überholmanöver der unmittelbaren Gefahr eines tödlichen Unfalls oder eines Unfalls mit schweren Verletzungsfolgen ausgesetzt wurde;</p> <ul style="list-style-type: none"> • an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen teilgenommen wurde, durch welches ein Mensch der unmittelbaren Gefahr eines tödlichen Unfalls oder eines Unfalls mit schweren Verletzungsfolgen ausgesetzt wurde.
--	---

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsstufe (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

¹ SR 0.741.531.951.4

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

RoadCross Schweiz, Zweierstr. 22, 8004 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per Mail an: svg@astra.admin.ch

Zürich, 11. Dezember 2020

Stellungnahme von RoadCross Schweiz zu der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,
Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) haben Sie uns eingeladen, zu den Rechtsanpassungen und zu den Ausführungen in den erläuternden Berichten Stellung zu nehmen und die beiden Fragebogen auszufüllen. Für diese Möglichkeit danken wir Ihnen herzlich!

RoadCross Schweiz ist aus der 1989 gegründeten Vereinigung für Familien der Strassenopfer (VFS) entstanden und setzt sich seit über 30 Jahren für die Verkehrssicherheit ein. 2005 wurde die vorherige Vereinigung in eine Stiftung umgewandelt und übernahm 2009 die Beratungsstelle für Unfallopfer vom Kanton Zürich. In der täglichen Arbeit konfrontiert mit der Sinnlosigkeit von Raser-Unfällen, lancierte RoadCross Schweiz 2010 die Volksinitiative zum Schutz vor Rasern. Die Initiative erreichte die nötigen Unterschriften, konnte aber zurückgezogen werden, da das Parlament den Kernforderungen mit einem neuen Rasergesetz innerhalb des Massnahmenpakets «Via Sicura» Rechnung trug.

In diesem Sinne war und ist RoadCross Schweiz davon überzeugt, dass das Massnahmenpaket «Via Sicura» mit seinen enthaltenen Rasermassnahmen die Sicherheit auf den Schweizer Strassen erhöht und zur positiven Entwicklung der Unfallzahlen in den letzten Jahren beigetragen hat. Diese positive Entwicklung stellt auch der Evaluationsbericht des Bundesrates fest. Die Bemühungen nun rückgängig zu machen oder Massnahmen abzuschwächen, ist nicht im Sinne der Unfallverhütung und schadet der Verkehrssicherheit.

Der Entwurf der Teilrevision enthält zweifelsohne wichtige Impulse, welche der Verkehrssicherheit förderlich sind. RoadCross Schweiz sieht ein paar Vorschläge aber auch kritisch und möchte diesen Begleitbrief nutzen um zu einigen Punkten Stellung zu beziehen:

Rasermassnahmen

Historisch betrachtet ist für RoadCross Schweiz die Motion 17.3632 und die darin enthaltenen Vorschläge zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) von grossem Interesse. Die vorgeschlagene generelle Abschwächung bei den «Rasermassnahmen» wird klar abgelehnt, da die Übertretungen der Geschwindigkeiten derart hoch sein müssen, dass von einem Vorsatz ausgegangen werden muss. Aber auch auf Grund von Unachtsamkeit verursachte Raserdelikte (z.B. in Begegnungs- oder Tempo-30-Zonen) wiegen schwer, da dort von der Verkehrssituation her eigentlich besondere Aufmerksamkeit geboten wäre. Daher die negativen Antworten zu den Fragen 13 und 14 im Fragebogen zu der Teilrevision des SVG. Eine Abschwächung der Mindeststrafen, in der aktuellen Formulierung, lehnt RoadCross Schweiz klar ab.

Die Frage 12 wurde aber mit «Ja» beantwortet, weil sich RoadCross Schweiz unter gewissen Bedingungen vorstellen kann, den Strafgerichten einen grösseren Ermessensspielraum zu gewähren, um die konkreten Umstände des Falles in die Beurteilung einfliessen lassen zu können. RoadCross Schweiz anerkennt, dass durch den aktuellen Automatismus Härtefälle entstehen können und Personen ungewollt kriminalisiert werden. RoadCross Schweiz erachtet es aber als nötig zu definieren, unter welchen Umständen die Mindeststrafen unterschritten werden können und fordert daher die Anpassungen in diesem Sinne zu ergänzen.

RoadCross Schweiz fordert, dass **folgende Bedingungen** für die Unterschreitung der Mindeststrafen erfüllt sein müssen:

- Eine **vorsätzliche Handlung muss in der Beurteilung klar ausgeschlossen werden können**. Als Beispiel aus der Praxis kann dabei eine Überschreitung in einer Tempo-30-Zone dienen. Ist die Überschreitung derart hoch, dass sie als Raserdelikt beurteilt wird, könnten «fehlende Ortskenntnisse und eine nicht als Tempo-30-Zone erkennbare Strassenführung» als mildernde Umstände gewertet werden.
- Die angeklagte Person ist eine **Ersttäterin oder ein Ersttäter mit einwandfreiem Leumund**.

Werden diese Bedingungen nicht erfüllt, dann ist an den aktuell definierten Mindeststrafen festzuhalten.

Ohne diese Bedingungen lehnt RoadCross Schweiz die Anpassungen an den Rasermassnahmen (Kapitel 3.3.1 des Fragebogens zur Teilrevision des SVG) ab und erachtet diese der Verkehrssicherheit als nicht dienlich. Die Raserdelikte gehören zu den unnötigsten aller Unfallursachen. Die in «Via Sicura» definierten Überschreitungen der Geschwindigkeiten sind wie bereits ausgeführt derart hoch, dass man von einem Vorsatz ausgehen muss und diese Übertretungen daher hart zu bestrafen sind. **Mit der Formulierung von Bedingungen zur Unterschreitung der Mindeststrafen kann ein Ermessensspielraum für die Strafgerichte geschaffen werden, ohne eine bewährte Massnahme einfach wieder rückgängig zu machen.** Die Androhung dieser Strafe hat zudem auch eine präventive Wirkung und hat dazu beigetragen, die Anzahl Vergehen zu reduzieren.

Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug- Haftpflichtversicherung

Es steht zur Diskussion, die Rückgriffs-Pflicht der Haftpflichtversicherer wieder in ein Rückgriffs-Recht abzuschwächen. RoadCross Schweiz spricht sich klar dagegen aus. Die Signalwirkung eines Regressobligatoriums ist für die Unfallprävention förderlich. Die Abschwächung ermöglicht es potenziellen Delinquenten, sich gegen finanzielle Folgen von Verkehrsregelverletzungen zu versichern, womit der unfallverhütende Effekt verpuffen würde. Wer bei einem Verkehrsunfall mit Personen- und/oder Sachschaden nicht mit finanziellen Konsequenzen rechnen muss, verhält sich im Strassenverkehr gleichgültiger. Diese Erfahrung macht RoadCross Schweiz in der täglichen Präventionsarbeit mit Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Zudem lässt die aktuelle Regelung den Versicherern genügend Ermessensspielraum (mögliche Regressquoten von 1-99%), womit eine Gesetzesänderung hinfällig ist.

Alkoholausschank und -verkauf auf Autobahnraststätten

In der täglichen Arbeit wird RoadCross Schweiz mit Unfällen konfrontiert, welche unter Einfluss von Alkohol stattgefunden haben. Wenn man die Sinnlosigkeit dieser Vorfälle hautnah miterlebt, dann kann man nicht nachvollziehen, wie im Herbst 2017 das Parlament beschliessen konnte, den Verkauf von Alkohol auf Autobahnraststätten zu erlauben. Dieser Beschluss soll nun per 2021 in Kraft treten und RoadCross Schweiz plädiert dringend dafür, das Verbot aufrecht zu erhalten. Der jährliche Sinus-Report der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu belegt, dass die Entwicklung der Unfallzahlen von Autolenkenden - auch jene von Alkoholunfällen auf der Autobahn – seit Jahren in die richtige Richtung geht und zeigt, dass die jetzigen Gesetzgebungen und Massnahmen zur Unfallprävention greifen. Die Aufhebung des Verbots von Alkohol auf Autobahnraststätten wird die Problematik wieder verschärfen. Denn Autofahren und Alkohol vertragen sich nicht, insbesondere nicht auf der Autobahn bzw. auf Autobahnraststätten, die nur motorisiert zu erreichen sind. Diese Wettbewerbsfreiheit ist eine Liberalisierung am falschen Ort: Das Verkaufs- und Ausschankverbot dient unmittelbar dem Schutz der körperlichen Unversehrtheit und des Lebens sowohl des Lenkers wie auch aller anderen Verkehrsteilnehmenden. Dieser Schutz ist höher zu gewichten als wirtschaftliche Interessen.

Schlussbemerkungen

RoadCross Schweiz unterstützt die Bemühungen, mit der Teilrevision sinnvolle Anpassungen an der aktuellen Gesetzgebung vorzunehmen, sieht aber auch Widersprüche. Während man bei dem Thema E-Bike richtigerweise auf das Unfallgeschehen eingeht und Anpassungen im Sinne der Verkehrssicherheit vorschlägt, will man aus Gründen der technologischen Entwicklung an anderen Orten die Regeln lockern. So sollen Verkehrsteilnehmende ohne entsprechende Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht lenken dürfen. So stellt sich die Frage, ob die Anpassungen zu sehr von Wirtschaftsdenken und Technologie getrieben sind und dem Menschen und dem menschlichen Verhalten zu wenig Beachtung schenken. Dieser Eindruck vermittelt die alternativlos vorgeschlagene Abschwächung des bewährten Gesetzespaketes «Via Sicura» sowie der Entscheid, den Alkoholverkauf auf Autobahnraststätten wieder zu erlauben.

RoadCross Schweiz würde gerne noch den Vorschlag zu einer Sicherheitsmassnahme einbringen. Dieser betrifft die Regelung der Warnwesten. In den meisten europäischen Ländern besteht seit einigen Jahren eine Warnwestenpflicht. Somit ist sowohl die Verwendung der Warnwesten bei Pannen und Betreten der Fahrbahn (Tragepflicht), als auch das Mitführen der Warnweste vorgeschrieben. Es gibt aber von Land zu Land Unterschiede. RoadCross Schweiz plädiert dafür, in der Schweiz auch eine Warnwestenpflicht einzuführen. Die mitgeführte Anzahl der Warnwesten

müsste dabei der jeweiligen Anzahl Sitzplätze des Fahrzeugs entsprechen. RoadCross Schweiz ist von der Wirksamkeit dieser Massnahme überzeugt und sieht darin auch eine sinnvolle Angleichung an die Gesetze in den meisten europäischen Ländern.

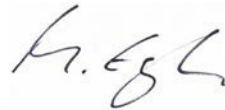
Unserem Schreiben angehängt finden Sie die beiden Fragebogen und somit die Stellungnahme zu den einzelnen Punkten der Teilrevision. Wir bedanken uns nochmals für die Möglichkeit der Teilnahme im Vernehmlassungsprozess und hoffen, dass unsere Bemühungen für möglichst sichere und unfallfreie Schweizer Strassen anerkannt werden!

Freundliche Grüsse

RoadCross Schweiz



Willi Wismer
Präsident des Stiftungsrats



Mike Egle
Leiter Kommunikation



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband X Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: RoadCross Schweiz Zweierstrasse 22 8004 Zürich Stv. Geschäftsführerin: Patrizia Koller Stiftungspräsident: Willi Wismer Kommunikation: Mike Egle
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: RoadCross Schweiz ist aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen gegen eine generelle Einführung einer solchen Bestimmung. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg, usw.). Zudem erreichen Elektromotoren von Anfang an den maximalen Drehmoment, was für viele Verkehrsteilnehmende gewöhnungsbedürftig ist. Aus diesen Gründen könnten wir uns ein «Ja» nur mit entsprechender Ausbildung vorstellen.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Einheitliche Standards zur Bewilligung von Testfahrten automatisierter Fahrzeuge existieren bislang keine, was auf unterschiedliche Rechtslagen der einzelnen Länder, allen voran aber auf die Anerkennung der sogenannten Wiener Konvention für den Strassenverkehr zurückzuführen ist. Die Konvention wurde durch die UN-Konferenz in Wien (1968) erarbeitet und besagt, dass der Fahrer bzw. die Fahrerin immer die volle Kontrolle über sein/ihr Fahrzeug haben muss (Beherrschungspflicht). Mit autonomen Fahrzeugen wäre diese ursprüngliche Regelung nicht vereinbar gewesen. Deshalb wurde das Wiener Abkommen ergänzt, indem der entsprechende Passus (8. Artikel der Wiener Konvention) dahingehend erweitert wurde, dass automatisierende Systeme zulässig sind, unter der Bedingung, dass sie vom Menschen jederzeit abgeschaltet werden können. Nun sind Systeme, welche die Führung eines Fahrzeuges beeinflussen, zulässig, wenn sie jederzeit vom Fahrer überstimmt oder abgeschaltet werden können. Die Änderung ist am 23. April 2016 in Kraft getreten.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass auch diese Bestimmungen noch weiter liberalisiert und dem technologischen Fortschritt angepasst werden. Bis dies der Fall ist und klarer wird, in welche Richtung die internationalen Bestimmungen gehen, stellt sich RoadCross Schweiz gegen eine Anpassung des schweizerischen Rechts und damit gegen jegliche Aufweichung der Beherrschungspflicht für Fahrzeuglenkende. Ein Schweizer Alleingang macht absolut keinen Sinn und würde lediglich verkehrssicherheitsgefährdende Unsicherheiten schaffen. Es ist unter diesem Aspekt unverantwortlich, die Schweizer Verkehrsteilnehmenden quasi zu «Versuchskaninchen» zu machen, nur um sich im internationalen Umfeld als Vorreiter brüsten zu können. RoadCross Schweiz spricht sich daher gegen eine Befreiung der Beherrschungspflicht durch den Bundesrat aus.</p>		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
---	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross Schweiz ist angesichts der unter Punkt 3 geschilderten Gründen nicht damit einverstanden, dass diese Kompetenzen einfach so dem Bundesrat übertragen werden.</p> <p>Darüber hinaus müsste in einem ersten Schritt ganz klar definiert sein, dass sich solche Zulassungsvoraussetzungen nur auf bestimmte Strecken beziehen (keine generelle Zulassung zum Verkehr).</p>		

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross Schweiz wäre einverstanden, wenn zwingend die folgenden Mindestbedingungen gewährleistet sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Fahrerin oder der Fahrer hat eine Prüfung für das Führen eines autonomen Fahrzeugs bestanden, die seine Fähigkeit bescheinigt, entsprechend dem Grad der Autonomie das entsprechende Fahrzeug verantwortungsvoll und sicher lenken zu können; 2. Die Fahrerin oder der Fahrer wird darüber informiert, welche personenbezogenen Daten erhoben und wie diese verwendet werden; 3. Dass die Sicherheit im Strassenverkehr, insbesondere in Bezug auf besonders vulnerable Personen jederzeit gewährleistet ist. 		

<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmoduspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: RoadCross Schweiz kann Abweichungen von geltenden Bestimmungen zu Testzwecken nur zustimmen, sofern klare, einschränkende Rahmenbedingungen für die Abweichungen aufgestellt und diese sowohl zeitlich wie räumlich eng begrenzt sind.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: RoadCross Schweiz anerkennt, dass das heutige System die Verhältnismässigkeit		

nicht wahr, und die Folgen schwerwiegend sind: Verfall des Führerausweises auf Probe, zwingende psychologische Untersuchung, Wartezeit von einem Jahr, bis erneut ein Lehrfahrausweis beantragt werden kann und Wiederholung der ganzen Ausbildung. RoadCross Schweiz erachtet es als gerechtfertigt, dass der Ausweis auf Probe nur verfällt, wenn die zweite Wiederhandlung mittelschwer oder schwer wiegt.

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>RoadCross Schweiz ist von den in «Via Sicura» definierten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und somit zur Reduktion der Anzahl Todesfälle und Schwerverletzten im Strassenverkehr überzeugt. Die Wirksamkeit der Massnahmen hat auch der Evaluationsbericht des Bundesrats bestätigt. Daher sieht RoadCross Schweiz eigentlich keinen Bedarf, an der aktuellen Gesetzgebung etwas zu ändern.</p> <p>RoadCross Schweiz anerkennt aber die Problematik, dass gesetzlich definierte Automatismen zu Härtefällen führen können und es somit sinnvoll erscheint, dass den Strafgerichten mehr Ermessensspielraum gewährt werden soll, um die Möglichkeit zu bieten, die konkreten Umstände eines Vergehens zu berücksichtigen. Dies soll verhindern, dass Ersttäterinnen oder Ersttäter mit einwandfreiem Leumund ungewollt kriminalisiert werden. Für RoadCross Schweiz ist das «Ja» aber an die Bedingung geknüpft, dass vorsätzlich begangene schwere Verkehrsregelverletzungen, weiterhin mit der aktuell gesetzlich definierten Härte sanktioniert werden.</p>		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)
--

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross Schweiz ist wie in der Antwort zu Frage 12 ausgeführt damit einverstanden, den Strafgerichten mehr Spielraum bei der Beurteilung der Delikte zu gewähren. Dieser Spielraum ist aber klar daran geknüpft, dass ein Strafgericht bei der Beurteilung eines Deliktes zum Schluss kommt, dass der verursachenden Person keine Vorsätzlichkeit nachgewiesen werden kann. Ebenso muss die angeklagte Person einen tadellosen Leumund vorweisen können.</p> <p>RoadCross Schweiz ist also für die Beibehaltung der Mindeststrafe, wäre aber damit einverstanden, dem Strafgericht unter gewissen Bedingungen die Möglichkeit zur Unterschreitung zu ermöglichen.</p>		

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross Schweiz ist wie in der Antwort zu Frage 12 ausgeführt damit einverstanden, den Strafgerichten mehr Spielraum bei der Beurteilung der Delikte zu gewähren. Dieser Spielraum ist aber klar daran geknüpft, dass ein Strafgericht bei der Beurteilung eines Deliktes zum Schluss kommt, dass der verursachenden Person keine Vorsätzlichkeit nachgewiesen werden kann. Ebenso muss die angeklagte Person einen tadellosen Leumund vorweisen können.</p> <p>RoadCross Schweiz ist also für die Beibehaltung der Mindeststrafe, wäre aber damit einverstanden, dem Strafgericht unter gewissen Bedingungen, die Möglichkeit zur Unterschreitung zu ermöglichen.</p>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross Schweiz spricht sich gegen eine Umwandlung der heutigen Rückgriffpflicht der Haftpflichtversicherer in ein blosses Rückgriffsrecht aus. Die Umwandlung wäre ein komplett falsches Signal an die Verkehrsteilnehmenden, denn die Massnahme hat auch eine präventive Wirkung. Diese Erfahrung macht RoadCross Schweiz in der täglichen Präventionsarbeit mit Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Wer bei einem Verkehrsunfall mit Personen- und/oder Sachschaden nicht mit finanziellen Konsequenzen rechnen muss, verhält sich im Strassenverkehr gleichgültiger. Die Signalwirkung eines Regressobligatoriums ist für die Unfallprävention daher überaus förderlich. Die jetzige Regelung lässt den Versicherern zudem genügend Ermessensspielraum (mögliche Regressquoten von 1-99%), womit eine Gesetzesänderung hinfällig ist.</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aus Sicht von RoadCross Schweiz ist es für die Unfallprävention zwingend angezeigt, den Menschen und menschliches Verhalten wieder vermehrt in den Mittelpunkt der Unfallprävention zu stellen. Dies bedingt auch, dass solches Fehlverhalten und dessen Risiken in der Fahraus- und obligatorischen -weiterbildung Platz finden können. Repressionen dienen der Verkehrssicherheit langfristig weniger, da sie im Gegensatz zur Schulung und pädagogisch-professionellen Fahraus- und -weiterbildung nur mangelhaft Wirkung entfalten. Entsprechend muss der Fahraus- und -weiterbildung in Zukunft mehr Gewicht beigemessen werden und nicht technischen Repressionsmassnahmen.</p>		
<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Alkohol-Wegfahrsperren machen aus Präventionssicht Sinn. Sie müssen für eine präventive Wirkung aber anders als vorgesehen eingesetzt werden. So, wie dies für die Alkohol-Wegfahrsperren im Massnahmen-Paket «Via Sicura» ursprünglich vorgesehen war, sind sie eine zusätzliche Verschärfung für Alkohol-Delinquente. Wenn sie dagegen als Massnahme eingesetzt würden, wodurch die Dauer eines Fahrausweisentzugs aufgrund von Alkohol-Delikten vermindert werden könnte, hätten Alkohol-Delinquente eine zusätzliche Motivation, ihr Verhalten so schnell wie möglich zu verändern. Zudem sind unterstützende Massnahmen wie FiaZ-Kurse unter diesem Aspekt zwingend notwendig, sehr sinnvoll und deshalb beizubehalten.</p>
--	---

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

<p>18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

<p>19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	
<p>Angesichts des heute schon grassierenden (kommunalen) «Wildwuchses» im Bereich der Umsetzung der Signalisationsvorschriften macht es absolut keinen Sinn, einer weiteren Abweichung diesbezüglich noch weiter Vorschub zu leisten – auch nicht in baulicher Hinsicht. Einheitliche Regelungen und Ausgestaltungen der Strassenräume tragen zu mehr Verkehrssicherheit bei und erleichtern die Fahrausbildung.</p>		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

<p>20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Unter Berücksichtigung und Einhaltung aller Sicherheitsvorschriften kann sich RoadCross Schweiz damit einverstanden erklären, Rundstreckenrennen zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen.</p>		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es ist nicht einsehbar, wieso Verkehrsteilnehmende aufgrund ihres Fahrzeuges bezüglich Strafmasses unterschiedlich beurteilt werden sollen. Vielmehr soll gleiches Fehlverhalten unabhängig des Fahrzeuges gleich bestraft werden.</p>		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Zum einen bleibt völlig unklar, was unter «besonderen Fällen» in Zukunft verstanden werden wird. Entsprechend müsste dies auf Gesetzesstufe klarer definiert werden, bevor eine solche Delegation erfolgen kann.</p>		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

Bern, 10. November 2020

Absender	Jürg Beutler
Telefon	+41 31 390 21 10
E-Mail	j.beutler@bfu.ch
Informationen	bfu.ch

Revision des Strassenverkehrsrechts

Obligatorische Nachschulung Chance nutzen und jetzt einführen

Das Revisionspaket des Bundesrats zum Strassenverkehrsrecht enthält viele wichtige Massnahmen, die sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken. Ein nachweislich wirksames Instrument hat der Bundesrat allerdings ausser Acht gelassen: die obligatorische Nachschulung. Aus Sicht der BFU ist jetzt der ideale Zeitpunkt, um die Umsetzung dieser wichtigen Sicherheitsmassnahme in Angriff zu nehmen.

Bereits 2012 hat das Parlament den Art. 16e SVG über die obligatorische Nachschulung angenommen. Doch bis heute hat der Bundesrat diesen Artikel noch nicht in Kraft gesetzt – obwohl obligatorische Nachschulungskurse für verkehrsauffällige Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker grosses Potenzial für die Verkehrssicherheit besitzen.

Aus Sicht der BFU sprechen wichtige Gründe dafür, die obligatorische Nachschulung nun zeitnah in der Schweiz einzuführen:

- **Erhöhte Verkehrssicherheit:** Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass Nachschulungskurse die Rückfallquoten senken, sofern diese gewisse Anforderungen erfüllen (z. B. qualifizierte Kursleitende, mehrwöchiger Kurszeitraum).¹ Im Rahmen einer Ex-ante-Sicherheitsabschätzung von «Via sicura» hat sich die obligatorische Nachschulung als eine der wirksameren Massnahmen für die Verkehrssicherheit erwiesen.² Durch die Einführung der obligatorischen Nachschulungskurse kann ein grösserer Anteil der Hochrisikogruppe unterstützt werden. Damit wird auch ein wichtiger Beitrag zur Erreichung des Verkehrssicherheitsziels geleistet, welches das ASTRA formuliert hat – nämlich die Zahl der Todesopfer auf Schweizer Strassen bis ins Jahr 2030 auf 100 pro Jahr zu senken.
- **Ethische Verantwortung:** Mit der Einführung der obligatorischen Nachschulung zeigt der Bund, dass er nicht nur sanktioniert, sondern dass er mithilfe von unterstützenden, rehabilitativen Massnahmen das künftige Fahrverhalten von verkehrsauffälligen Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenkern verbessern will. Nachschulungskurse sind eine wirksame, ergänzende Intervention zu den Führerscheinentzügen, in denen die Kursteilnehmerinnen und Kursteilnehmer persönliche Lösungen und Strategien erarbeiten, um zukünftig sicher und regelkonform zu fahren.

Detaillierte Abklärungen der BFU haben gezeigt, dass die obligatorische Nachschulung in der Schweiz umsetzbar ist:

- **Ausreichende Anzahl Kursleitende:** Die mindestens 170 interessierten und qualifizierten Kursleitenden, die aktuell aus dem Fachverband Sucht und der Vereinigung für Verkehrspsychologie VfV zur Verfügung stehen, könnten mit je sieben bis acht Kursen pro Jahr die maximale Anzahl von

¹ Hertach P, Uhr A, Niemann S, Huwiler K, Achermann Stürmer Y. Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2020. Fachdokumentation 2.361.

² Cavegn M, Ewert U, Allenbach R. *Auswirkungen der Via sicura-Massnahmen*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2010. BFU-Grundlagen.

10 000 verkehrsauffälligen Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenkern problemlos bewältigen (ca. 1250 Kurse à 8 Teilnehmende).

- **Lösungen bei kurzen Entzugsdauern:** Die obligatorische Nachschulung funktioniert auch bei kurzen Entzugsdauern. Auf Verordnungsebene kann das ASTRA regeln, dass ein Nachschulungskurs (in besonderen Fällen) auch erst nach der Rückgabe des Führerausweises absolviert werden kann. Ausserdem ist angedacht, dass bei kurzen Entzügen nur ein verkürzter Kurs zu absolvieren ist.
- **Wirksamkeit auch bei Pflichtteilnahme:** Evaluationen – z. B. aus Österreich³ – belegen, dass die freiwillige Teilnahme an Nachschulungskursen keine Bedingung ist, damit diese ihre positive Wirkung entfalten. In der psychologischen Praxis existieren wirksame Ansätze, mit denen sich eine fehlende intrinsische Motivation der Kursteilnehmenden auffangen lässt.
- **Bewältigbarer administrativer Aufwand:** Die bei den Strassenverkehrsämtern zusätzlich benötigten Ressourcen lassen sich mit einer zugeschlagenen Gebühr zu den von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern finanzierten Kurskosten decken. Zudem könnte durch eine Optimierung der Software der administrative Aufwand reduziert werden.

Acht Jahre sind vergangen, seit das Parlament der Einführung der obligatorischen Nachschulung in der Schweiz zugestimmt hat. Die BFU fordert den Bund deshalb auf, diese wichtige Massnahme nun zeitnah umzusetzen.

³ Schützenhöfer A. & Krainz, D. Auswirkung von Driver Improvement Maßnahmen auf die Legalbewährung. ZVR, Vol 4, 1999.

Bern, 10. November 2020

Absender	Jürg Beutler
Telefon	+41 31 390 21 10
E-Mail	j.beutler@bfu.ch
Informationen	bfu.ch

Revision des Strassenverkehrsrechts

Mit Tempo 30 schwere Verkehrsunfälle verhindern Paradigmenwechsel notwendig

Fast zwei Drittel aller schweren Verkehrsunfälle passieren in der Schweiz innerorts. Allein auf Tempo-50-Strecken werden jährlich rund 1900 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schwer verletzt, 80 kommen ums Leben. Mit einem Paradigmenwechsel bei der Einführung von Tempo 30 könnte eine Vielzahl dieser schweren Unfälle vermieden werden. Die laufende Revision des Strassenverkehrsrechts lässt diese wichtige Massnahme für mehr Sicherheit im Strassenverkehr allerdings ausser Acht. Aus Sicht der BFU ist es notwendig, das Verkehrssicherheitsdefizit in Städten und Dörfern nachhaltig anzugehen.

Zwar ist die Zahl der schweren Personenschäden innerorts in den letzten zehn Jahren um 20 % gesunken, doch dieser Rückgang fällt geringer aus als ausserorts und auf Autobahnen. In Städten und Dörfern sind mehr als 80 % der über 1900 Schwerverletzten und Getöteten auf Tempo-50-Strecken zu Fuss, mit dem Töff, Velo oder E-Bike unterwegs.

Geschwindigkeit als Risikofaktor

Ein entscheidender Faktor für das Unfallgeschehen ist die Geschwindigkeit. Empirische Studien belegen: je höher die Geschwindigkeit, desto höher das Unfallrisiko und desto gravierender die Unfallfolgen.

Dieser Zusammenhang zeigt sich auch beim Vergleich des Unfallgeschehens bei verschiedenen Temporegimes: So ist etwa das Sterberisiko (Anzahl Tote pro 10 000 Verletzte) für Fussgängerinnen und Fussgänger bei einer Kollision mit 50 km/h sechsfach höher als bei 30 km/h.

Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt die Menge der Informationen, welche die Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker verarbeiten müssen, gleichzeitig nimmt die zur Verfügung stehende Reaktionszeit ab. Höhere Geschwindigkeit bedeutet auch einen längeren Anhalte- und Bremsweg: Dort, wo ein Auto mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 30 km/h nach einer Vollbremsung zum Stillstand kommt, befindet sich das Auto mit 50 km/h noch in der Reaktionsphase. Dadurch erhöht sich nicht nur die Wahrscheinlichkeit eines Verkehrsunfalls überproportional stark, sondern auch der Schweregrad der Verletzungen.

Tempo 30: enormes Potenzial für die Verkehrssicherheit

Tempo 30 bietet daher ein enormes Potenzial für die Verkehrssicherheit. Nach Berechnungen der BFU liesse sich die Zahl der über 1900 Unfallopfer durch eine konsquentere Einführung von Tempo 30 mindestens halbieren.

In der Schweiz sind bereits viele Tempo-30-Zonen eingerichtet worden, vor allem auf siedlungsorientierten Strassen in den Städten. Das grosse Rettungspotenzial ist jedoch noch nicht ausgeschöpft. Um dies zu ändern, müssen die rechtlichen Hürden für eine Einführung von Tempo 30

reduziert werden, die heute für die Städte und Gemeinden noch zu hoch sind. Zudem ist ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung notwendig: Der Fokus darf nicht ausschliesslich auf siedlungsorientierten Strassen liegen, vielmehr müssen – wo es die Verkehrssicherheit erfordert – auch Hauptverkehrsachsen einbezogen werden, die aber vortrittsberechtigt bleiben. Auf diesen verkehrsorientierten Strassen ist das Rettungspotenzial sogar grösser als auf den siedlungsorientierten Strassen.

Die laufende Revision des Strassenverkehrsrechts lässt das hohe Rettungspotenzial, das Tempo-30-Zonen bieten, ausser Acht. Dabei würde sich aus Sicht der BFU jetzt die Gelegenheit bieten, die Bestimmungen zur Einführung von Tempo-30-Anordnungen zu vereinfachen und so das Verkehrsicherheitsdefizit in Städten und Dörfern nachhaltig anzugehen.



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU Hodlerstrasse 5a 3011 Bern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die BFU anerkennt die Bestrebungen zur Reduktion des CO ₂ -Ausstosses. Die Förderung alternativer Antriebe darf jedoch nicht zulasten der Verkehrssicherheit gehen. Die entsprechende Kompetenz des Bundesrates soll daher in dem Sinn beschränkt werden, als dass eine Überschreitung der in Art. 9 Abs. 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte von Fahrzeugen zugunsten der Umwelt zu keinen Einbußen der Verkehrssicherheit führen. Auf eine detaillierte Beantwortung der entsprechenden Fragen auf Verordnungsebene verzichtet die BFU. Aus Optik der Verkehrssicherheit gibt die BFU folgende Punkte zu bedenken:		

- **Gewichtskompensation für alternative und emissionsfreie Antriebe, Neueinteilung der Lieferwagen und der leichten Motorwagen:**

Grundsätzlich ist eine gesonderte Regelung und Einteilung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben für die BFU nachvollziehbar. Auch wenn positiv zu vermerken ist, dass für diese speziellen Lieferwagen die fahrzeugtechnischen Anforderungen für Lastwagen zur Anwendung gelangen sollen, hat die BFU Sicherheitsbedenken.

Es ist schwer nachvollziehbar, weshalb Fahrerinnen und Fahrer von alternativ angetriebenen Fahrzeugen mit einem Gewicht zwischen 3.5 bis 4.25 Tonnen zukünftig mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h auf Autobahnen fahren dürfen – während für die professionellen Chauffeure von gleich schweren, aber konventionell angetriebenen Fahrzeugen auf Autobahnen die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gilt. Dies obwohl diese Gruppe von Fahrzeugführenden eine anspruchsvollere Führerausweis-Ausbildung absolviert haben.

Negativ beurteilt die BFU auch den Vorschlag, wonach die Fahrzeugführenden solcher Lieferwagen im Binnenverkehr nicht dem Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss unterstehen sollen. Auch hier ergibt sich eine nicht nachvollziehbare Ungleichbehandlung von Fahrzeugführenden, je nachdem ob sie mit konventionellem oder alternativem Antrieb unterwegs sind.

Zudem ist aus Sicht der Verkehrssicherheit bedenklich, dass die Schweizer Regelung in gewissen Punkten wesentlich weiter geht als diejenige der EU. Insbesondere die vorgesehenen Ausnahmen zur Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer sind kaum nachvollziehbar.

Diese Neuregelungen müssen im polizeilichen Unfallaufnahmeprotokoll integriert werden, damit sich allfällige neue Gefahrenbilder in der amtlichen Unfallstatistik auswerten lassen.

- **Aerodynamische Massnahmen:**

- Da die neuen **Führerkabinen** im Vergleich zu konventionellen Führerhäusern grössere Scheiben aufweisen, reduzieren sich die nicht direkt einsehbaren Zonen (Sichtwort: toter Winkel). Gleichzeitig verbessert sich die Sicht auf das Verkehrsgeschehen. Dadurch dürfen Vorteile für die Verkehrssicherheit erwartet werden, insbesondere für Radfahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger.

- Der Anhang 1 der EU-Verordnung Nr. 1230/2012 enthält einige wichtige technische Anforderungen an die **Spoiler**, die auch dem Schutz der anderen Verkehrsteilnehmenden dienen. Vorrichtungen zur Vermeidung zusätzlicher Gefahren erachtet die BFU als wichtig. Sämtliche Möglichkeiten zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmende müssen ausgeschöpft werden. Nebst der Verwendungsregel im Sinne von Art. 58 Abs. 6 E-VRV zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden ist im Falle von Heckkollisionen auch ein ausreichender Schutz der Fahrzeuginsassen sicherzustellen. Des Weiteren stellt die BFU fest, dass die im Art. 38 Abs. 1 lit. s und Abs. 1^{bis} lit. o VTS vorgesehenen Einschränkungen bezüglich einklappbarer Einrichtungen nicht mehr vorhanden sind und neu mit Verweis auf Anhang 1 der EU-Verordnung Nr. 1230/2012 geregelt werden. Der Verzicht auf diese spezifischen Anforderungen (z. B. das Ausmass des Hinausragens, die Grösse der Ladefläche und die vollständige Einziehbarkeit) darf sich nicht negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken.

- **Kompensation der Länge von Wasserstofftanks wasserstoffbetriebener Lastwagen und schwerer Sattelschlepper:**

Aus Sicht der Verkehrssicherheit erachtet es die BFU als wichtig, dass die Kreisfahrtbedingungen und das Ausschwenkmass die maximal zulässige Länge der Fahrzeuge begrenzen (Art. 40 VTS).

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden?

(Art. 25a Abs. 1 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Begriff «Automatisierungssystem» soll das automatisierte Fahren ab SAE-Level 3 bezeichnen, bei dem die Fahrer/-innen zumindest in bestimmten Einsatzbereichen (Operational Design Domains, ODDs) von der dynamischen Fahraufgabe und den damit einhergehenden Pflichten entbunden werden. Der Begriff «Automatisierungssystem» greift aus Sicht der BFU in diesem Zusammenhang jedoch zu kurz und ist missverständlich. Automatisierungssysteme kommen nämlich bereits auf den tieferen Stufen (SAE-L1 und 2) zum Einsatz, bei denen die Verantwortung bei den Fahrzeugfahrern/-innen liegt. Aus technischer Sicht bedingen Notbremsassistenten, Abstandsregeltempomaten (SAE-L1) oder Fahrzeugfunktionen zur gleichzeitigen Quer- und Längssteuerung (SAE-L2) ebenfalls Automatisierungssysteme.

Die BFU empfiehlt deshalb für fahrzeugtechnische Steuerungssysteme der Stufen 3 bis 5 nach SAE J3016 den Begriff «selbstfahrende Fahrzeuge» bzw. «Selbststeuerungssysteme» zu verwenden.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann?

(Art. 25a Abs. 2 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Zur Befreiung von den Beherrschungspflichten:

Beim bedingt automatisierten Fahren auf SAE-L3 muss der Mensch in kritischen Verkehrssituationen nach wie vor innerhalb kürzester Zeit die Fahraufgabe spontan übernehmen können. Studien zeigen, dass aufgrund der aktuellen Sensortechnik dieser zugesprochene Zeitraum für eine kontrollierte und sicherheitsdienliche Rücknahme der Fahraufgabe durch die Fahrzeugführer/-innen deutlich zu kurz sein kann. Eine abschliessende wissenschaftliche Klärung des erforderlichen Zeitraums ist nicht bekannt und zudem abhängig von den zugrundeliegenden Übernahmeszenarien. Aus verkehrspsychologischer Sicht geht die BFU davon aus, dass durch eine Entbindung des Fahrzeugführers von seinen Pflichten nach Artikel 31 Absatz 1 SVG beim bedingt automatisierten Fahren auf SAE-L3 Übernahmesituationen entstehen können, die neue Gefahrsituationen im Strassenverkehr nach sich ziehen.

Deshalb fordert die BFU, eine Zulassung von automatisierten Fahrzeugen der Stufe SAE-L3 nur unter folgenden beiden Bedingungen vorzusehen:

- Es muss ein ausreichend langer Zeitraum für die Übernahme der Fahraufgabe für den Fahrer gewährleistet sein und
- Die Beherrschungspflicht von Fahrzeugführer/-innen muss durch eine Pflicht zur Übernahmebereitschaft ersetzt werden.

Eine vollständige Befreiung der Fahrzeugführer/-innen von ihren Beherrschungspflichten nach Art. 31 Abs 1 SVG kann erst bei der Nutzung von selbstfahrenden Fahrzeugen ab SAE-L4 unterstützt werden. Auf Stufe SAE-L3 muss die Entlastung so formuliert werden, dass eine Pflicht verbleibt, die Fahraufgabe rechtzeitig und uneingeschränkt zu übernehmen.

Hingegen unterstützt die BFU den Vorschlag, die Regelung der Voraussetzungen zur Entbindung der Fahrzeuglenker/-innen von ihren Pflichten nach Artikel 31 Absatz 1 SVG an den Bundesrat zu delegieren. Bevor der Bundesrat die Voraussetzungen zur Entbindung des Fahrzeugführers von seinen bisherigen Pflichten nach Artikel 31 Absatz 1 SVG regelt, sollte ein interdisziplinäres Expertenteam konsultiert werden, um z. B. auch Erkenntnisse zu den menschlichen Leistungspotenzialen und -grenzen (Human Factor, Ergonomie) angemessen zu berücksichtigen. Nur so lassen sich die Belange der Verkehrssicherheit gewährleisten.

Zur Führerzulassung:

Das automatisierte Fahren auf SAE-L2 und SAE-L3 bringt neue Kompetenzanforderungen an die Fahrzeugführer/-innen mit sich. Es besteht bereits heute ein grosser Handlungsbedarf bezüglich Führerausbildung im Kontext des automatisierten Fahrens. Nach Auffassung der BFU sollte der Staat hier nicht ausschliesslich auf die Instruktionspflicht der Hersteller und auf die Eigenverantwortlichkeit der Fahrzeugführer/-innen verweisen.

Vielmehr ist es notwendig, bereits heute auf übergeordneter Ebene inhaltliche Schwerpunkte der Führerausbildung und Führerweiterbildung festzulegen. Fehlen solche übergeordneten Vorgaben, kann dies zu einem gefährlichen Wildwuchs in der Fahrausbildung führen, der für die Verkehrssicherheit abträglich ist. Eine Arbeitsgruppe zur Anpassung der Fahrausbildung an die neuen Kompetenzanforderungen für das Führen von Fahrzeugen bis SAE-L2 wurde bereits initiiert, was die BFU begrüsst.

Zur Fahrzeugzulassung:

Die BFU hält eine Zulassung von Automatisierungssystemen nach New Approach für einen gangbaren Weg. Dabei muss auch die wirksame Marktüberwachung von automatisierten Fahrzeugen bzw. automatisierten Steuerungsfunktionen sichergestellt sein. In der Europäischen Union wurde mit der Verordnung 2018/858 bereits der Grundstein dafür gelegt, dass Fahrzeuge nicht nur bei der Genehmigung überprüft, sondern bis zum Ende ihrer Lebensspanne überwacht werden. Eine Marktüberwachung ist erforderlich, weil moderne Fahrzeuge nach deren Inverkehrbringen Veränderungen unterliegen – beispielsweise weil Over-The-Air-Updates (OTA) auf ein Fahrzeug übertragen werden –, die sicherheitsrelevante Eigenschaften des Fahrzeugs massgeblich verändern. Ob veränderte automatisierte Fahrzeuge weiterhin sicher im Strassenverkehr unterwegs sind, muss zumindest anhand von Stichproben überprüft werden. Es ist unerlässlich, dass die Herstellerpflichten bei Risiken, welche automatisierte Fahrzeuge verursachen – insbesondere die Warn- und Rückrufpflichten – von staatlicher Seite überwacht und begleitet werden. Denn es ist in der Tat so – wie der Bundesrat dies ausführt –, dass die heutigen Prinzipien der Fahrzeugzulassung an ihre Grenzen stossen werden. Deshalb fordert die BFU, dass die notwendigen Gesetzgebungsarbeiten initiiert werden.

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Delegation der Zulassungsvoraussetzungen an den Bundesrat wird grundsätzlich unterstützt.</p> <p>Aus Sicht der BFU sollte für die hier gemeinten selbstfahrenden Fahrzeuge (SAE-L4) – z. B. sogenannte Shuttles – nicht nur festgelegt werden, auf welchen Strecken, sondern auch in welchem definierten Betriebsbereich sie zugelassen werden.</p> <p>Die sogenannte Operational Design Domain (ODD) setzt aufgrund der technischen und menschlichen Leistungsfähigkeiten die Rahmenbedingungen, in denen ein selbstfahrendes Fahrzeug betrieben werden darf. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei führerlosen Fahrzeugen auch die Interaktion mit Menschen ausserhalb des Fahrzeugs Gefahren verursachen kann (z. B. Fussgänger).</p> <p>Aus der aktuellen Formulierung in Art. 25a Abs. 3 E-SVG «auf bestimmten Strecken» geht nicht ausreichend hervor, nach welchen Kriterien die ODDs künftig definiert werden sollen. Neben dem Streckentypus (Autobahn, Hauptstrasse, Verbindungsstrasse, Siedlung ...) sind weitere Rahmenbedingungen in die Definition der ODD einzubeziehen: Verkehrsregime (Mischverkehr mit konventionellen und verletzlichen Verkehrsteilnehmenden oder selbstfahrende Fahrzeuge isoliert?), richtungstrennte Fahrspuren (Mittelleitplanke vorhanden?), ausserorts/innerorts, Geschwindigkeitsregime. Nach Auffassung der BFU sollte diesbezüglich eine Expertengruppe eingesetzt werden.</p> <p>Änderungsantrag: «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keinen Fahrzeugführer benötigen, dürfen nur innerhalb eines definierten Betriebsbereichs auf bestimmten Strecken zugelassen werden. Der Bundesrat legt die Zulassungsvoraussetzungen fest».</p>		

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die BFU ist grundsätzlich mit den genannten Rahmenbedingungen zur Verkehrssicherheit und der Datenbearbeitung einverstanden.</p> <p>Zur Verkehrssicherheit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es ist ein grosses Anliegen der BFU, dass das ASTRA gerade bei internationalen Aktivitäten der Verkehrssicherheit höchste Priorität beimisst. 		

<ul style="list-style-type: none"> • Die menschlichen Leistungspotenziale und -grenzen müssen bei der Regelung der technischen Grund- und Zulassungsvoraussetzungen gebührend berücksichtigt werden. Die BFU ist bereit, das ASTRA bei der Arbeit in Normengremien und bei der Weiterentwicklung der Homologation in sicherheitsrelevanten Themen mit Fachwissen zu unterstützen. • Verletzliche Verkehrsteilnehmer sind vor potenziellen Gefahren durch automatisierte Fahrzeuge im Mischverkehr zu schützen. • Automatisierte Fahrzeuge müssen auf nicht regelkonformes Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer adäquat reagieren können (z.B. Kinder). • Fahrzeuge in einem aktivierten Selbstfahrmodus sind klar als solche zu kennzeichnen. <p>Zu extern erhobenen Daten: Die BFU ist mit dem Gesetzesentwurf zu diesem Punkt einverstanden: Der Schutz vor unerwünschter Beeinflussung durch Dritte (z. B. Hacking) bzw. auch durch Witterung ist sehr wichtig.</p>

<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die BFU ist grundsätzlich damit einverstanden und gibt Folgendes zusätzlich zu bedenken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die anfallenden Daten sollten in anonymisierter Form auch für die Unfallprävention und das intelligente Verkehrsmanagement zugänglich sein. • Eine neutrale (treuhänderische) Unfalldatenverwaltungs- und -analysestelle sollte Unfälle mit Beteiligung von automatisierten Fahrzeugen systematisch analysieren, Unfallursachen ermitteln und entsprechende Massnahmen empfehlen können. Zentral für die Unfallrekonstruktion ist, dass die aufgezeichneten Daten von Herstellerseite nicht nachträglich verändert werden können, z. B. um Einfluss auf die Haftungsfrage zu nehmen. • Für den Fahrmodusspeicher sollten die mindestens aufzuzeichnenden Informationen zusammen mit einem Zeitstempel dokumentiert werden, um den angestrebten Mehrwert für eine Klärung der zivilrechtlichen Haftbarkeit eindeutig zu erzielen. Es muss im Nachhinein nachvollziehbar sein, ob zu einem bestimmten Zeitpunkt das Fahrzeug oder der Mensch in der Verantwortung zur Durchführung der dynamischen Fahraufgabe stand. • Zusätzlich zum Fahrmodusspeicher sollte für automatisierte Fahrzeuge – soweit dieser international normiert ist – auch ein Unfalldatenspeicher vorgeschrieben werden. <p>Änderungsantrag: Die zeitliche Zuordnung (Zeitstempel) der Mindestinformationen (Art. 25b Abs. 1 a-c) sollte bereits im SVG verlangt werden und nicht erst durch eine bundesrätliche Verordnung.</p>		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Das Thema Datenschutz ist wichtig. Der Art. 25c E-SVG ist äusserst allgemein gehalten. Eine spätere Konkretisierung auf Gesetzes- und Verordnungsebene wird folgen müssen (z. B. bezüglich Herausgabe der Daten oder bezüglich Manipulationssicherheit auch von Seiten Hersteller).</p> <p>Sämtliche vorgeschlagenen Rahmenbedingungen haben auch Auswirkungen auf verschiedene weitere Aspekte, die sich vermutlich nicht in dieser SVG-Revision angehen lassen. Folgende Punkte sind aus Sicht der BFU wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>Zur strafrechtlichen Verantwortung:</p> <p>Nach Einschätzung der BFU sind vertiefte Überlegungen über eine Anpassung des Strafrechts und die Entwicklung neuer Strafnormen insbesondere für die Zulassung und Nutzung von hoch- und vollautomatisierten Fahrzeugen unverzichtbar. Juristen/-innen, Techniker/-innen, Informatiker/-innen und Ethiker/-innen müssen dabei eng zusammenarbeiten. Der Einsatz einer interdisziplinär ausgerichteten Ethik-Kommission zum automatisierten Fahren nach dem Vorbild in Deutschland¹ sollte daher geprüft werden.</p> <p>Zur Haftung des Herstellers:</p> <p>Die BFU ist der Ansicht, dass das Produkthaftpflichtrecht (PrHG) zumindest mittelfristig hinsichtlich automatisierter Fahrzeuge angepasst werden muss. Das aktuelle PrHG enthält zu hohe Hürden, damit die Kosten für einen Schaden, der in Automatisierungssystemen begründet ist, an den Hersteller weitergegeben werden können. Damit haben die Hersteller einen zu geringen Anreiz zur Herstellung sicherer Systeme. Der blosse Hinweis auf die aus dem Produktesicherheitsgesetz (PrSG) resultierende Nachmarktpflicht als Anreiz zur Herstellung sicherer Systeme reicht nach Ansicht der BFU nicht aus. Es braucht beides – eine griffige Marktüberwachung und eine griffige Herstellerhaftung.</p> <p>Die BFU ist zudem der Ansicht, dass das heutige PrHG nicht auf Produkte ausgerichtet ist, die sich durch Software-Updates permanent verändern lassen (Stichworte OTA-Updates und lernfähige Algorithmen). Auch schliesst das heutige PrHG die Haftung für Schäden am fehlerhaften Produkt selbst oder die Haftung für Schäden durch Softwarefehler an einem nicht privat genutzten anderen Fahrzeug explizit aus. Will man Schadenersatz nicht gestützt aufs PrHG, sondern gestützt aufs OR bzw. den Gefahrensatz einfordern, so ist dies – wie das ASTRA richtig ausführt – zwar rein theoretisch möglich. In der Praxis jedoch wird dies oft beweismässig scheitern, wenn wir es mit automatisierten hochkomplexen Fahrsystemen zu tun haben. Deshalb wäre hier z. B. eine Beweislastumkehr zu prüfen.</p> <p>Wegen des internationalen Privatrechts (Art. 135 IPRG) ist im Produkthaftpflichtrecht ein Alleingang der Schweiz kaum zielführend. Deshalb muss die internationale Entwicklung verfolgt und soweit möglich mitgesteuert werden. Ist eine Lösung im Be-</p> 		

¹ Vgl. dazu den [Bericht der durch den Deutschen Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur eingesetzten Ethik-Kommission «Automatisiertes und Vernetztes Fahren» vom Juni 2017](#)

reich der generellen Produkthaftpflicht nicht möglich, ist die Einführung einer spezifischen Haftung für Hersteller von Automatisierungssystemen zu prüfen.		
8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die BFU ist mit der geplanten Regelung der befristeten Versuche grundsätzlich einverstanden. Die BFU erachtet die Durchführung von Versuchen als eine wichtige Chance für praktische Erkenntnisgewinne und hofft, dass davon effektiv auch Gebrauch gemacht wird. Nur so lassen sich wertvolle Erfahrungen sammeln, die der Verkehrssicherheit dienen.</p> <p>Die Sicherheit muss im Versuchsbetrieb höchste Priorität haben. Das gilt sowohl für die Sicherheit der Passagiere des Versuchsfahrzeugs, als auch der übrigen Verkehrsteilnehmenden.</p> <p>Das bestehende ASTRA- Merkblatt zur Durchführung von Pilotversuchen in der Schweiz wird von der BFU bereits als gute Grundlage für die Festlegung der Bewilligungspraxis erachtet. Die BFU empfiehlt, zu prüfen, ob sich dieses Merkblatt in eine ASTRA-Weisung überführen und eventuell noch mit gewissen weiteren Aspekten zur Verkehrssicherheit ergänzen liesse.</p> <p>Damit man aus den Versuchen Lehren für die Zukunft ziehen kann, fordert die BFU eine öffentliche Publikation der entsprechenden Testberichte.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die BFU erklärt sich mit der offenen Formulierung der Regelung der Fördermassnahmen einverstanden.</p> <p>Zur Förderung neuartiger Lösungen im Kontext des automatisierten Fahrens sieht die BFU eine Informationsvermittlung und Sensibilisierung für alle Verkehrsteilnehmenden als wichtiges sicherheitsrelevantes Element. Beiträge sollten somit auch für solche edukativen Massnahmen zur Verfügung gestellt werden.</p>		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu
--

führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird?
(Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

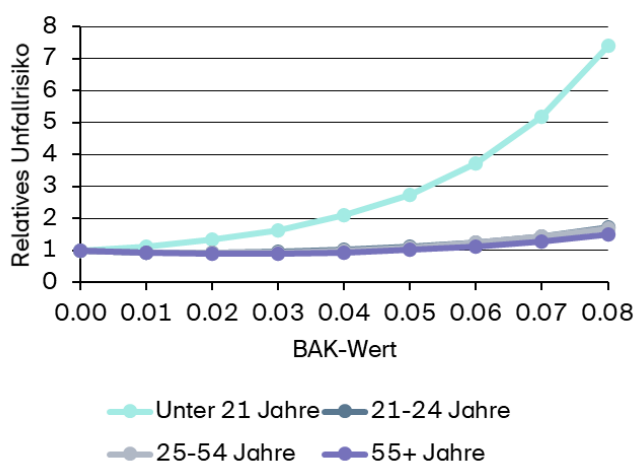
Bemerkungen / Änderungsantrag:

Ad Art. 15a Abs. 3 SVG (Leichte Widerhandlungen: gleiche Regime wie für Inhaber eines definitiven Führerausweises):

Aus Sicht der Unfallprävention sollte das heutige System, wonach schon eine erstmalige leichte Widerhandlung Konsequenzen auf die Probezeit hat, beibehalten werden. Die Massnahme hat eine abschreckende Wirkung auf Neulenkern und Neulenkern und führt dazu, dass die Verkehrsregeln besser eingehalten werden. Bei einer Anpassung des heutigen Systems besteht das Risiko, dass dieser generalpräventive Effekt abgeschwächt wird.

Als Massnahme zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogrammes «Via sicura» gilt seit dem 1. Januar 2014 für Neulenkern und Neulenkern mit Führerausweis auf Probe ein Alkoholverbot. Die Toleranz liegt bei 0,1 ‰. Mit der vorgeschlagenen Anpassung von Art. 15a Abs. 3 SVG wird diese wichtige Massnahme in Frage gestellt. Eine leichte Widerhandlung begeht, wer z. B. einen Ausweis auf Probe besitzt und mit 0,1 bis 0,79 ‰ Alkohol im Blut fährt (und dabei keine andere leichte Widerhandlung begeht). Begeht ein Neulenkern unter der heutigen Regelung eine erste leichte Widerhandlung, so wird er nur verwahrt. Begeht er eine zweite leichte Widerhandlung innert der Probezeit, wird sein Führerausweis für einen Monat entzogen und die Probezeit um ein Jahr verlängert. Mit der vorgeschlagenen Änderung könnte ein Neulenkern während seiner Probezeit mehrmals gegen dieses Alkoholverbot verstossen (bis 0.79 ‰), ohne jegliche Konsequenz auf seine Probezeit befürchten zu müssen.

Fahren unter Alkoholeinfluss erhöht das Unfallrisiko. Eine Vielzahl von Studien belegen, dass das Unfallrisiko für junge Neulenkern bereits bei Alkoholkonzentrationen unterhalb von 0,5 ‰ erhöht ist und mit zunehmender Alkoholkonzentration überproportional ansteigt.^{2,3}



Quelle: Peck et al., 2008

² Peck, Raymond C.; Gebers, Michael A.; Voas, Robert B.; Romano, Eduardo (2008): The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk. In: *J Safety Res* 39 (3), S. 311–319. DOI: 10.1016/j.jsr.2008.02.030.

³ Boets, S.; Teuchies, M.; Desmet, C.; van Belle, G. (2020): Impact of alcohol on driving in young/novice drivers. A driving simulator study on the impact of a blood alcohol concentration of 0,2 g/L and 0,5 g/L on driving behaviour. Vias Institute - Knowledge Centre Road Safety. Brussels, Belgium. Online verfügbar unter <https://www.vias.be/en/research/notre-publications/de-impact-van-alcohol-op-het-rijden-bij-jonge-nieuwe-bestuurders/>.

Die Zweiphasenausbildung in der Schweiz hat sich bewährt. Das Verbot für bestimmte Personengruppen inkl. Neulenkende, unter Alkoholeinfluss zu fahren, wirkte sich positiv auf das Unfallgeschehen aus.⁴

Leichte Widerhandlungen sind keine Kavaliersdelikte. Dies gilt nicht nur bezüglich Alkohol, sondern auch bezüglich Geschwindigkeit. Wer beispielsweise mit 50 km/h durch eine 30-er Zone fährt, begeht eine leichte Widerhandlung. Das Unfallrisiko bzw. die Unfallschwere nimmt mit zunehmender Geschwindigkeit zu. Dabei besteht zwischen Geschwindigkeit und Unfallrisiko/-schwere gar ein exponentieller Zusammenhang.⁵

Eine aktuelle Metaanalyse zeigt, dass für Fussgängerinnen und Fussgänger die Wahrscheinlichkeit (Odds) bei einer Frontalkollision getötet zu werden, mit jedem zusätzlichen Stundenkilometer um durchschnittlich 11 % ansteigt. Bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 30 km/h beträgt das Sterberisiko 5 %, bei 50 km/h liegt es bei 29 % (beinahe 6-mal höher)⁶. Zu erwähnen ist auch, dass unter der heutigen Regelung eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit innerorts (inkl. Tempo-30-Zone) zwischen 1 bis 15 km/h als besonders leicht gilt und zur keiner Massnahme führt (Art. 16a Abs. 4 SVG), daher auch keine Auswirkung auf den Führerausweis auf Probe hat.

Fahren unter Alkoholeinfluss und zu hohe Geschwindigkeiten führen zu einer erheblichen Gefährdung Dritter – auch wenn es sich rechtlich «nur» um leichte Widerhandlungen im Sinne des SVG handelt. Aus diesem Grund sind die aktuell geltenden Sanktionsandrohungen beizubehalten. Dass sie die erhoffte präventive Wirkung entfalten, wurde 2012 in einer umfassenden Evaluation nachgewiesen.⁷ Neulenkende beurteilen die geltenden Sanktionen als genügend abschreckend und wahrscheinlich wahr. Mit der vorgeschlagenen Lockerung drohen die positiven, generalpräventiven Effekte der aktuellen Regelung neutralisiert zu werden. Neulenkenden und Neulenkern werden die vorgeschlagene neue Regelung als deutlich weniger einschneidend empfinden – was sich negativ auf deren Verkehrsverhalten auswirken dürfte.

Die Einführung einer Härtefall-Klausel ist allenfalls zu prüfen. Um überharte und unverhältnismässige Sanktionen im Einzelfall zu verhindern, ist die Einführung einer Härtefall-Klausel der angedachten, generellen Abschwächung der Sanktionsandrohung vorzuziehen. Die Einzelheiten dieser Härtefall-Regelung müsste der Bundesrat – gestützt auf eine gesetzliche Delegationsnorm – auf Verordnungsstufe definieren.

Ad Art. 15a Abs. 4 SVG (Reihenfolge der Widerhandlungen):

Die BFU ist wie der Bundesrat der Meinung, dass die Reihenfolge der Widerhandlungen keine Rolle für den Verfall des Führerausweises auf Probe spielen darf. Deshalb stimmen wir diesem Anpassungsvorschlag teilweise zu. Der Führerausweis auf Probe sollte mit der zweiten mindestens mittelschweren Widerhandlung während der Probezeit verfallen. Dieselbe Rechtsfolge sollte jedoch auch dann eintreten, wenn wiederholte leichte Widerhandlungen schon zum Entzug des Ausweises und zur Verlängerung der Probezeit geführt haben.

⁴ Bundesamt für Strassen ASTRA (2017): Evaluation von Via sicura. Technischer Bericht. Hg. v. Bundesamt für Strassen ASTRA.

⁵ Elvik R, Vadeby A, Hels T, van Schagen I. Updated estimates of the relationship between speed and road safety at the aggregate and individual levels. Accident; analysis and prevention. 2019; 123: 114–122. DOI:10.1016/j.aap.2018.11.014.

⁶ Hussain, Qinaat; Feng, Hanqin; Grzebieta, Raphael; Brijs, Tom; Olivier, Jake (2019): The relationship between impact speed and the probability of pedestrian fatality during a vehicle-pedestrian crash. A systematic review and meta-analysis. In: Accident; analysis and prevention 129, S. 241–249. DOI: 10.1016/j.aap.2019.05.033.

⁷ Cavegn, Mario; Walter, Esther; Scaramuzza, Gianantonio; Amstad, Christian; Ewert, Uwe; Bochud, Yves (2013): Evaluation der Zweiphasenausbildung. Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU. Bern (BFU-Report, 68).

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Ra- serdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Zahl der Verurteilungen in der Schweiz aufgrund der sogenannten Raserbestimmun- gen zeigt, dass extreme Fahrten mit sehr hohem Gefährdungspotenzial keine Seltenheit sind und auch entdeckt werden können. Gemäss einem früheren Bericht des Bundesra- tes konnten in den ersten drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen durch- schnittlich 17 Schwerverunfallte verhindert werden. ⁸ Trotz der für die Verkehrssicherheit grundsätzlich positiven Wirkung der aktuell gelten- den Raserbestimmungen teilt die BFU die Einschätzung, dass die heutige Formulierung von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG nicht optimal ist und in der Praxis verschiedene Fragen aufwirft. Für den aktuellen Vorschlag des Bundesrats, den Strafgerichten in der Beurteilung des Raser-Einzelfalls mehr Ermessensspielraum zu geben, hat die BFU grundsätzlich Ver- ständnis. Bezüglich Ermessensspielraum der Strafgerichte wird vorgebracht, dass die Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG in ihrer geltenden Fassung eine sachgerechte Strafzumessung erschwe- ren, weil sich die Umstände des Einzelfalls nur noch eingeschränkt berücksichtigen las- sen. Nach Auffassung der BFU stimmt dies so nicht, da die tat- und täterspezifischen Um- stände des Einzelfalls auch bei der Anwendung von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG im Rah- men der Strafzumessung schon heute Berücksichtigung finden müssen. Dies ergibt sich aus Art. 47 StGB in Verbindung mit Art. 102 Abs. 1 SVG. ⁹ Gestützt auf diese Begrün- dung wäre die Gewährung eines grösseren Ermessensspielraums daher nicht unbedingt erforderlich.		

⁸ vgl. Bericht des Bundesrates zur Evaluation von Via sicura vom 28.6.2017

⁹ vgl. dazu auch Wolfgang Wohlers / Alexander Schorro, Die Reform des Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG, in Aktuelle juristische Praxis, 7/2018

Gleichzeitig sind aufgrund der aktuellen Bundesgerichtspraxis aber auch Fälle denkbar, bei denen die Höhe der Strafe, die aufgrund des Wortlauts von Art. 90 SVG verhängt werden muss, unverhältnismässig hoch erscheint – z. B. wenn eine Fahrzeuglenkerin oder ein Fahrzeuglenker nachts bei guten Wetterverhältnissen allein auf einem schnurgeraden Autobahnabschnitt mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs ist.

Aus verkehrspsychologischer Sicht ist es daher sinnvoll, dass die Gerichte gerade in solchen Fällen die Möglichkeit erhalten, bei ihrer Urteilsfindung die Umstände, die motivationalen Hintergründe und allenfalls auch die Vorgeschichte der Geschwindigkeitsdelinquenten besser berücksichtigen zu können, so dass sich eine unangemessene Kriminalisierung vermeiden lässt¹⁰.

Die BFU plädiert dafür, nicht nur die Fragen in Bezug auf die Themen Ermessensspielraum und Mindeststrafe anzugehen. Vielmehr sollten alle bisher aufgetauchten Auslegungs- und Anwendungsprobleme von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG gelöst werden, was für die Verkehrssicherheit insgesamt dienlicher wäre. Vergleichen Sie dazu unseren Änderungsantrag zur Frage 13 nachfolgend.

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird?
(Art. 90 Abs. 3 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Das bisherige Strafmass von einem bis zu vier Jahren Freiheitsstrafe soll reduziert bzw. die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe aufgehoben werden. Damit würde der Strafrahmen neu auf Freiheitsstrafe bis zu vier Jahren oder Geldstrafe lauten. Die Strafgerichte sollen damit mehr Spielraum bei der Festlegung der Strafe erhalten, um die konkreten Umstände des Einzelfalls angemessen berücksichtigen zu können.

Effektiv gibt es heute Fälle, bei denen trotz fehlender Gefährdung von anderen Verkehrsteilnehmenden die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe verhängt wird. Diese hohe Strafe dient in diesen Fällen kaum der Verkehrssicherheit. Von daher wäre die vorgeschlagene Öffnung des Strafrahmens nach unten die logische Konsequenz.

Die BFU plädiert jedoch dafür, die Revision zu nutzen, weitere Auslegungs- und Anwendungsprobleme der Strafnorm anzugehen und zu lösen¹¹. Dies erfordert eine Neubestimmung des Anwendungsbereichs der qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung im Sinne einer Beschränkung auf qualifiziert strafwürdige Raserfälle. Folgende Überlegungen sind dabei entscheidend.

Die Entstehungsgeschichte des Art. 90 Abs. 3 SVG zeigt, dass damit bestimmte Fälle des Rasens erfasst werden sollen, bei denen es zwar zu keinen Todesopfern gekommen ist, dies aber durchaus hätte geschehen können:

- Für diese Fälle sollte auch weiterhin auf die besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abgestellt werden, die durch die in Art. 90 Abs. 4 SVG festgelegten Werte konkretisiert wird.

¹⁰ vgl. dazu auch Jacqueline Bächli-Biétry, Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie, Alles Verbrecher? Verhältnismässigkeit der Rasergesetzgebung im Rahmen von Via sicura, in Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2017.

¹¹ vgl. dazu auch Wolfgang Wohlers / Alexander Schorro, Die Reform des Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG, in Aktuelle juristische Praxis, 7/2018, S. 21ff

- Auch die Beibehaltung der Tatbestandsvariante «Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen» macht aus Optik Verkehrssicherheit Sinn.
- Die Verwirklichung des Tatbestands der qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung muss stets die Schaffung einer konkreten Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende voraussetzen.
- Schliesslich lässt sich im Wortlaut klarstellen, dass nur solche Fälle von Art. 90 Abs. 3 SVG erfasst werden, in den die Täterinnen und Täter bezogen auf die elementare Verkehrsregelverletzung und das dadurch geschaffene Unfallrisiko vorsätzlich gehandelt haben. Fahrlässige Tempoexzesse sind nur als grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG zu ahnden. Dies ist schon heute gemäss Rechtsprechung so, sollte aber im Wortlaut auch so zum Ausdruck kommen.

Wenn der Anwendungsbereich von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG auf die eigentlichen qualifiziert strafwürdigen Raserfälle beschränkt wird, ist die Öffnung des Strafrahmens nach unten nicht mehr zwingend geboten. Da Forschungsstudien jedoch den Schluss zulassen, dass Freiheitsstrafen die Verkehrssicherheit kaum merklich verbessern, stellt sich die BFU nicht grundsätzlich gegen die Aufhebung der Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts».¹²

Die BFU schlägt demnach folgende Änderung vor:

Art. 90 Abs.3 und Abs. 4 SVG

- ³ Mit Freiheitsstrafe bis zu vier Jahren oder Geldstrafe wird bestraft, wer vorsätzlich
- a. einen Menschen durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder durch ein waghalsiges Überholmanöver der unmittelbaren Gefahr eines tödlichen Unfalls oder eines Unfalls mit schweren Verletzungsfolgen aussetzt;
 - b. an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen teilnimmt, durch welches ein Mensch der unmittelbaren Gefahr eines tödlichen Unfalls oder eines Unfalls mit schweren Verletzungsfolgen ausgesetzt wird.

⁴ Eine besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt vor, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird um:

- a. Mindestens 40 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 30 km/h beträgt;
- b. Mindestens 50 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 50 km/h beträgt;
- c. Mindestens 60 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 80 km/h beträgt;
- d. Mindestens 80 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit mehr als 80 km/h beträgt.

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)?

(Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Forschungsergebnisse lassen den Schluss zu, dass sich die Verkehrssicherheit durch Führerausweistzüge erhöhen lässt, nicht aber durch Freiheitsstrafen¹³. Deshalb sollte die Mindestdauer des Führerausweistzugs zumindest bei qualifiziert strafwürdigen

¹² vgl. dazu Siegrist S., Sanktionen zur Bekämpfung der Verkehrsdelinquenz: welche Rolle spielen sie und welche sind wirksam? In: Schaffhauser René, Hg. Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2008. 2008: 45-70

¹³ vgl. Siegrist S., Sanktionen zur Bekämpfung der Verkehrsdelinquenz: welche Rolle spielen sie und welche sind wirksam? In: Schaffhauser René, Hg. Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2008. 2008: 45-70

Raserdelikten (z. B. vorsätzliche krasse Tempoexzesse, waghalsige Überholmanöver und Raserrennen) aus Sicht der BFU nicht gelockert werden. Eine Lockerung wäre für die Verkehrsteilnehmenden ein falsches Signal.

Der heutige Art. 16c Abs.2 lit. a^{bis} SVG ist – wie die Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG – nicht optimal ausgestaltet. Nur eine grundlegende Überarbeitung dieses Artikels erlaubt die adäquate Sanktionierung von qualifiziert strafwürdigen Raserdelikten. Demnach ist es notwendig, dass Art. 16c Abs.2 lit. a^{bis} SVG – analog zu Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG (vgl. Frage 13) – umformuliert wird. Nur so kann sichergestellt werden, dass Raserdelikte mit wirksamen Sanktionen bekämpft werden können.

Für die Unfallverhütung ist indessen vor allem wichtig, dass die präventionsorientierte Kontrolltätigkeit der Polizei nicht nachlässt und die Verkehrsteilnehmenden diese auch wahrnehmen. Es braucht demnach nicht nur Massnahmen gegen die Hochrisikogruppe der Raserinnen und Raser, sondern auch solche gegen die breite Masse von Schnellfahrern. Diese Gruppe ist viel grösser als diejenige der Raserinnen und Raser und demzufolge auch viel öfter in Unfälle mit überhöhter Geschwindigkeit verwickelt.

Änderungsantrag:

Art. 16c Abs. 2 lit. a^{bis} SVG

Nach einer schweren Widerhandlung wird der Lernfahr- oder Führerausweis für mindestens zwei Jahre entzogen, wenn vorsätzlich

- ein Mensch durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Sinne von Art. 90 Abs. 4 SVG oder durch ein waghalsiges Überholmanöver der unmittelbaren Gefahr eines tödlichen Unfalls oder eines Unfalls mit schweren Verletzungsfolgen ausgesetzt wurde;
- an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen teilgenommen wurde, durch welches ein Mensch der unmittelbaren Gefahr eines tödlichen Unfalls oder eines Unfalls mit schweren Verletzungsfolgen ausgesetzt wurde.

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss?

(Art. 65 Abs. 3 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die BFU spricht sich klar dagegen aus, dass die heutige Rückgriffspflicht der Haftpflichtversicherer in ein blosses Rückgriffsrecht umgewandelt wird. Dies wäre ein falsches Signal für die Verkehrssicherheit. Wer bei einem Verkehrsunfall mit Personen- und/oder Sachschaden nicht mit finanziellen Konsequenzen rechnen muss, verhält sich im Strassenverkehr noch gleichgültiger.

Für die Unfallprävention wäre es höchst kontraproduktiv, wenn Motorfahrzeughaftpflichtversicherer Angebote lancieren würden, mit denen sich potenzielle Delinquenten gegen die finanziellen Folgen krasser Verkehrsregelverletzungen absichern können. Überhöhte Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen sind nach wie vor zentrale Risikofaktoren im Strassenverkehr, denen gezielt entgegengewirkt werden muss.

Ein Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen erzielt sowohl spezial- als auch generalpräventive Effekte¹⁴:

- Die finanzielle Sanktionierung kann das künftige Fahrverhalten der Delinquenten beeinflussen.
- Wenn Lenkenden generell bewusst ist, dass die Versicherung bei mindestens grobfahrlässigen Verkehrsdelikten Rückgriff nehmen muss, fahren sie vorsichtiger.

Die heutige Fassung von Art. 65 Abs. 3 SVG ist aus folgenden Gründen¹⁵ jedoch verbesserungswürdig:

- Der Art. 65 Abs. 3 SVG wurde eingeführt, da der Bundesrat den erkaufte Verzicht auf eine Grobfahrlässigkeitskürzung als nicht vereinbar mit der Verkehrssicherheit erachtete. Konsequenterweise hätte demnach die Einführung des Regressobligatoriums nicht nur im Anwendungsbereich der obligatorischen Motorfahrzeughaftpflichtversicherung erfolgen müssen, sondern generell im VVG – und zwar für alle Versicherungsverträge, die verkehrsunfallbedingte Personen- und Sachschäden abdecken (z. B. auch für die Insassen- und Kaskoversicherung).
- Die heutige Regelung hat zur Folge, dass nicht alle Raserdelikte, denen eine konkrete Gefährdung der Verkehrssicherheit immanent ist, ein Regressobligatorium zur Folge haben. Waghalsige Überholmanöver, die Teilnahme an unbewilligten Rennen und die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit, die zwar mit einer konkreten Gefährdung der Verkehrsteilnehmenden einhergingen, aber unterhalb der in Art. 90 Abs. 4 SVG erwähnten Tempoexzesslimiten lag, haben nur einen fakultativen Regress zur Folge, wenn sich der Lenkerin oder dem Lenker bloss Grobfahrlässigkeit vorwerfen lässt. Nur dann, wenn dem Raser mindestens Eventualvorsatz nachgewiesen werden kann, muss der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer gemäss Art. 14 Abs. 1 VVG keine Leistung erbringen bzw. ist nur dann berechtigt, in vollem Umfang zu regressieren, wenn der Raserin oder dem Raser mindestens Eventualvorsatz nachgewiesen werden kann. Die Ausklammerung der grobfahrlässig handelnden Delinquenten unterläuft die ursprüngliche Absicht des Bundesrates, den Regressverzicht bei Grobfahrlässigkeit zu verhindern – und wirkt sich klar negativ auf die Verkehrssicherheit aus.
- Die Raserinnen und Rasern sind auch insoweit privilegiert, als bei der Festlegung der Höhe der Regressquote auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zwingend Rücksicht genommen werden muss, während im VVG nur das Verschulden massgeblich ist. Aus Sicht der BFU ist es nicht nachvollziehbar, weshalb die qualifizierte Raserei im Vergleich zu den anderen Tatbeständen einer schuldhaften Herbeiführung des Versicherungsfalles regressmässig privilegiert behandelt werden soll.
- Für die BFU erschliesst sich auch nicht, weshalb der Gesetzgeber nicht alle Fälle alkoholisierten Fahrens in Bezug auf den Regress gleichbehandelt. Das heutige Regressobligatorium setzt voraus, dass die Person in angetrunkenem Zustand gefahren ist. Wer zwar Alkohol konsumiert hat, sich aber nicht in angetrunkenem Zustand gemäss der Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr (SR 741.13) befindet, fällt nicht unter das Regressobligatorium. Gegen solche Personen kann lediglich regressiert werden, es muss jedoch nicht. Davon betroffen ist insbesondere das Fahren unter Alkoholeinfluss gemäss Art. 2a Abs. 1 VRV. Für die Verkehrssicherheit ist diese Regelung insbesondere deshalb problematisch, da es hierbei um Personengruppen – wie Berufschaffeuere und Neulenkende – geht, bei denen das Verbot, unter Alkoholeinfluss zu fahren, eminent wichtig ist.

¹⁴ Vgl. Cavegn M, Ewert U, Allenbach R. Auswirkungen der Via sicura-Massnahmen. Bern: BFU - Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2010. BFU-Grundlagen.

¹⁵ Vgl. dazu Landolt Hardy, Regressobligatorium in der Motorfahrzeughaftpflichtversicherung – Mehr Verkehrssicherheit oder mehr Rechtsunsicherheit?, in: Strassenverkehr 4/2013, S. 22ff sowie Herzog-Zwitter Iris/ Lörtscher Andreas, Via sicura – Quo vadis? Die obligatorische Regresspflicht des Motorfahrzeughaftpflichtversicherers gemäss nArt. 65 Abs. 3 zweiter und dritter Satz SVG, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2013

- Für die Verkehrssicherheit wäre es wichtig, dass für alle vergleichbaren Verkehrsregelverletzungen –z. B. auch für entsprechend eingestufte Widerhandlungen infolge Unaufmerksamkeit und Ablenkung – dasselbe gilt.

Fazit:

Die BFU ist der Meinung, dass der heutige Wortlaut von Art. 65 Abs. 3 SVG verschiedene Ungereimtheiten aufweist, die ausgemerzt werden müssen, da sie der Verkehrssicherheit abträglich sind. Der vom Bundesrat bei der Einführung dieses Artikels angestrebte Zweck ist nach wie vor gerechtfertigt.

Geltend zu machen¹⁶, die existierende Regresspraxis der Versicherungen garantiere die Zielerreichung (Beitrag zur Verkehrssicherheit), genügt nicht. Eine solche Versicherungspraxis ist dem Grossteil der Verkehrsteilnehmenden nicht bekannt. Nur eine klare gesetzliche Regelung, die auch breit kommuniziert wird, kann einen generalpräventiven Effekt bewirken.

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben?

(Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Unangepasste Geschwindigkeit bleibt eine zentrale Ursache von schweren Verkehrsunfällen, auch wenn ihre Zahl in den letzten zehn Jahren zurückgegangen ist. Im Jahr 2019 wurden bei Geschwindigkeitsunfällen in der Schweiz 655 Personen schwer verletzt und 46 getötet.¹⁷

Fahrdatenschreiber können einen präventiven Beitrag zur Reduktion dieser Unfälle leisten. Gerade bei PW-Lenkerinnen und PW-Lenkern, die in schwerer Weise oder wiederholt gegen die Geschwindigkeitsvorschriften verstossen haben, reduziert die technische Überwachung das Risiko von erneuten Geschwindigkeitsüberschreitungen.¹⁸ Die BFU erachtet deshalb die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten nach schweren Geschwindigkeitsdelikten als wirksame Massnahme für die Unfallprävention.

Die Massnahme würde eine Hochrisikogruppe treffen - gemäss der jüngsten ADMAS-Statistik 2019 die rund 2300 Lenkenden, denen der Führerausweis aufgrund von Geschwindigkeitsdelikten für mindestens zwölf Monate oder unbefristet entzogen wurde.

Die Massnahme stösst auch in der Bevölkerung auf Zustimmung: Gemäss einer 2018 durchgeführten, repräsentativen Meinungsumfrage der BFU sind fast zwei Drittel dafür, dass Raserinnen und Raser nur mit einem Fahrdatenschreiber wieder ans Steuer dürfen. Gemäss einer Abschätzung der BFU würde der volkswirtschaftliche Nutzen der Massnahme deren Kosten um beinahe das Doppelte übersteigen.¹⁹

¹⁶ Vgl. z.B. Brunner Hans-Ulrich, Zum Regressobligatorium nach Art. 65 Abs. 3 SVG, in: Festschrift für Anton K. Schnyder zum 65. Geburtstag, 2018

¹⁷ Vgl. Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU, Sinus 2020: Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2019. Bern: BFU; 2020.

¹⁸ Walter E, Achermann Stürmer Y, Ewert U, Scaramuzza G, Niemann S, Cavegn M. Personenwagen-Lenkende und – Mitfahrende. Bern: bfu-Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2015. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 13.

¹⁹ Cavegn M, Ewert U, Allenbach R. Auswirkungen der Via sicura-Massnahmen. Bern: BFU - Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2010. BFU-Grundlagen.

	Aus diesen Gründen spricht sich die BFU deshalb deutlich für die gesetzliche Grundlage zur obligatorischen Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Black-boxen») aus.
--	--

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben?

(Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Nutzen von Alkohol-Wegfahrsperrern für die Verkehrssicherheit ist wissenschaftlich belegt. Ihr Einsatz kann das Rückfallrisiko sowohl von Erst- als auch von Wiederholungs-tätern wesentlich reduzieren – dies zumindest in der Zeit, in der diese installiert ist. Gemäss einer systematischen Review reduziert sich das Rückfallrisiko um 75%, verglichen mit solchen Delinquenten, bei denen keine Alkoholwegfahrsperrere eingerichtet ist.²⁰ Verschiedene Studien deuten darauf hin, dass das Rückfallrisiko auch nach der Entfernung der Alkoholsperre durch Programme reduziert wird.²¹ Aus Sicht der BFU geht die vorgeschlagene Aufhebung der gesetzlichen Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern zu weit.

Andere Länder (z. B. USA, Kanada, Australien, Schweden, Finnland, Österreich oder die Niederlande) setzen – teilweise seit vielen Jahren – Alkohol-Wegfahrsperrern für alkoholdelinquente Lenkende ein. So lassen sich weitere Fahrten unter Alkoholeinfluss wirksam verhindern, gleichzeitig bleibt die Mobilität der alkoholauffälligen Lenkenden gewährleistet. Die Erfahrungen damit sind sehr positiv.

Alkohol-Wegfahrsperrern geben fehlbaren Lenkenden eine Chance, ihr Fahrzeug in kontrollierter Form wieder zu benutzen. Die Massnahme sorgt auch zuverlässig dafür, dass Personen im angetrunkenen Zustand ihr Auto nicht mehr fahren können. Dadurch sind Alkohol-Wegfahrsperrern viel wirksamer als die heute oft angewendete Auflage zur Totalabstinenz, da sie sich weniger einfach umgehen lässt.

Dank des technischen Fortschritts ist die Ausrüstung der Autos mit Alkohol-Wegfahrsperrern deutlich preiswerter und die Handhabung einfacher geworden. In der EU müssen ab 2022 alle neuen Kraftfahrzeuge (inkl. Lastkraftwagen, Busse, Lieferwagen und sportliche Geländewagen) mit einer standardisierten Vorrichtung zum nachträglichen Einbau einer Alkohol-Wegfahrsperrere ausgestattet sein. Voraussichtlich ab 2024 gilt diese Regelung in der EU auch für sämtliche Neuwagen.²² Eine Übernahme dieser EU-Vorgaben durch die Schweiz ist wahrscheinlich und würde die technischen Hürden für den Einbau von Alkohol-Wegfahrsperrern und die Montagekosten weiter senken. Die BFU-Bevölkerungsbefragung 2018 hat ergeben, dass bereits heute ein wenig mehr als die Hälfte der Schweizer Bevölkerung die Installation von Alkohol-Wegfahrsperrern für FiaZ-Delinquenten befürwortet.²³

²⁰ Elder RW, Voas R, Beirness D et al. Effectiveness of ignition interlocks for preventing alcohol-impaired driving and alcohol-related crashes: A community guide systematic review. *Am J Prev Med.* 2011; 40(3): 362–376.

²¹ Voas, R, Scott Tippetts, A et al. Mandating Treatment Based on Inerlock Performance: Evidence for Effectiveness. *Alcohol Clin Exp Res.* 2016; 40(9): 1953-1960 und Blom, M, Blokdijk, D et al. Recidive na maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid. *SWOV. Cahier* 2019-20, 2019.

²² Vgl. dazu die Verordnung (EU) 2019/2144 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern ([General Safety Regulation 2019](#))

²³ Hertach, P, Uhr, A et al. Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden. *BFU; 2020.*

	<p>Aus diesen Gründen spricht sich die BFU dafür aus, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten nicht einfach aufzuheben.</p> <p>Um der gesetzlich geregelten Einführung von Alkohol-Wegfahrsperren einen Schritt näher zu kommen, könnte vor der Inkraftsetzung von Art. 17a Abs. 2 E-SVG zunächst ein zeitlich begrenzter und wissenschaftlich begleiteter Pilotversuch initiiert und durchgeführt werden. In Österreich war eine ähnliche Vorgehensweise zielführend. So könnte auch für die Schweiz der Nachweis erbracht werden, dass sich Alkohol-Wegfahrsperren positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken – noch bevor die gesetzliche Grundlage flächendeckend gilt. Zudem bietet ein Pilotversuch den Vorteil, dass sich viele nützliche Informationen zu praktischen, technischen und verfahrenstechnischen Fragen gewinnen lassen.²⁴ Insbesondere könnten dadurch die technisch und rechtlich anspruchsvollen Fragestellungen zum Datenmanagement und Datenschutz geklärt werden.²⁵</p>
--	--

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Ja, aus Sicht der BFU kann dieser Absatz aus Art. 6a SVG gelöscht werden. Art. 6a SVG wurde im Zuge von «Via sicura» mit diesem Absatz ergänzt. Dabei geht es im Art. 6a SVG eigentlich um übergeordnete Massnahmen zur Sicherheit der Infrastruktur. Im Jahr 2016 ist die neue Norm zu den Fussgängerstreifen erschienen. Darin werden die Anforderungen an die Ausgestaltung von Fussgängerstreifen detailliert beschrieben. Die Kantone und Gemeinden sind angehalten, diese Norm bei der Überprüfung von bestehenden Fussgängerstreifen sowie beim Erstellen von neuen Fussgängerstreifen zu berücksichtigen. Die BFU konnte bei der Erarbeitung dieser Norm einen wesentlichen Beitrag leisten. Damit sind die relevanten Sicherheitsaspekte bei Fussgängerstreifen gut berücksichtigt.</p>		

²⁴ Houwing S., Alcohol interlocks and drink driving rehabilitation in the European Union, Best practice and guidelines for Member States, 2016 European Transport Safety Council

²⁵ Vgl. Bartelt-Lehrfeld R., Alkock – Gesetzgeberischer Reformbedarf, in: 57. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2019

	Bei einer zukünftigen Überarbeitung der Norm wird die BFU darauf hinwirken, die Anforderungen an bestimmte Fussgängerstreifen – solche an Knoten bzw. mit Lichtsignalanlage – an die bestehende BFU-Grundlage «Fussgängerstreifen» anzupassen.
--	--

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Im Rahmen einer österreichischen Studie konnte im Umfeld von Rennsportveranstaltungen ein erhöhtes Geschwindigkeitsverhalten festgestellt werden²⁶. Auch wenn die Frage der Kausalität in dieser Studie ungeklärt bleibt, kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Besuch von Rundstreckenrennen einen sportlich-riskanten Fahrstil auf öffentlichen Strassen begünstigt.</p> <p>Vor diesem Hintergrund sollten derartige Veranstaltungen nur unter der Auflage von begleitenden Kampagnen und Verkehrskontrollen auf den Zufahrtswegen von den kantonalen Behörden genehmigt werden dürfen.</p> <p>Die vorgeschlagene Anpassung des Absatzes 2 des Artikels 52 E-SVG könnte jedoch zu widersprüchlichen Interpretationen führen, nämlich dass Ausflugsfahrten sowie vom Verbot ausgenommene Rundstreckenrennen keine Bewilligung durch die Kantone bedürfen. Auch wenn der erläuternde Bericht klar macht, dass dies nicht angedacht ist, schlägt die BFU eine präzisere Formulierung vor (vergleichen Sie Ihre treffendere französische Formulierung):</p> <p>Art. 52 Abs. 2 E-SVG: 2 Andere motor- und radsportliche Veranstaltungen auf öffentlichen Strassen sowie vom Verbot ausgenommene Rundstreckenrennen bedürfen der Bewilligung der Kantone, deren Gebiet befahren wird. Ausflugsfahrten bedürfen keiner Bewilligung.</p>		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die BFU kann die Argumentation im erläuternden Bericht zur Teilrevision des Strassen-</p>		

²⁶ Rainer Christ, Motorsport aus verkehrspsychologischer Sicht, 1992

	verkehrsgesetzes nachvollziehen.
--	----------------------------------

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die BFU unterstützt den Vorschlag, eine klare gesetzliche Grundlage zu schaffen. Damit kann der Bundesrat künftig das ASTRA in seinen Verordnungen ermächtigen, in besonderen Fällen nicht nur Verordnungen, sondern auch Ausnahmen davon in Form von Einzelfallentscheidungen (Verfügungen) zu erlassen. Auf diesem Weg werden – wenn es notwendig sein sollte – rasche und flexible Lösungen ermöglicht.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ²⁷ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine internationale Harmonisierung der Vorschriften für den Strassenverkehr ist grundsätzlich zweckmässig. Deshalb begrüsst es die BFU, dass dem Bundesrat in bestimmten Bereichen, die in Art. 106a Abs. 1 E-SVG näher definiert sind, ein Handlungsspielraum zum Abschluss entsprechender völkerrechtlicher Verträge eingeräumt wird. Gleichzeitig ist aber auch die Mitwirkung in internationalen Gremien weiterhin wichtig, da sich nur auf diesem Weg auf gute, der Verkehrssicherheit dienende Lösungen, hinwirken lässt.		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

²⁷ SR 0.741.531.951.4

	Bemerkungen / Änderungsantrag: Die BFU unterstützt diesen Vorschlag.
--	---

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Halterhaftung für Ordnungsbussen trägt zu mehr Verkehrssicherheit bei, da die verhaltensbeeinflussende Wirkung von Polizeikontrollen erfahrungsgemäss grösser ist, wenn die subjektive Bestrafungswahrscheinlichkeit steigt. Es war immer beabsichtigt, auch juristische Personen als Fahrzeughalter für geringfügige Verstösse gegen das Strassenverkehrsrecht in die Pflicht zu nehmen. ²⁸ Die BFU hat dies stets unterstützt. Das Bundesgericht hat mit dem Urteil BGE 144 I 242 deutlich gemacht, dass das OBG diesbezüglich nachgebessert werden sollte. Die heutige Fassung des OBG verstösst bei einer Anwendung auf Unternehmen als Fahrzeughalter gegen das Legalitätsprinzip bzw. gegen den Grundsatz «keine Strafe ohne Gesetz».		

²⁸ Vgl. dazu die Botschaft vom 20.10.2010 zu Via sicura (BBl 2010 S. 8486 f)

Sehr geehrte Damen und Herren

Anbei schicke Ich Ihnen die Stellungnahme der Schweizerischen Vereinigung für Verkehrspsychologie (VfV) zu den Teilrevisionen von SVG, Ordnungsbussengesetz sowie acht Verordnungen – wie gewünscht als jeweils als Word- und PDF-Datei.

Inhaltlich sind wir im Grossen und Ganzen mit den Änderungen einverstanden, auch wenn wir uns – wegen Nichtbetroffenheit - öfters enthalten haben.

Sehr kritisch sehen wir jedoch die Aufhebung der obligatorischen Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern nach bestimmten Alkoholdelikten. Dies ist ein etabliertes und nachgewiesenermassen wirksames Instrument, um den Rückfall von Alkoholdelinquenten zu reduzieren.

Mit freundlichen Grüssen
Uwe Ewert
Mitglied des Vorstands VfV



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Vereinigung für Verkehrspsychologie Livia Bühler, lic. phil., Präsidentin VfV Sekretariat: c/o Universität Bern, IRM, VMPP, Sulgenauweg 40, 3007 Bern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, dies ist unbedingt notwendig, um die Verantwortung bei einem Unfall bestimmen zu können. Es stellt sich jedoch die Frage, wie der Fahrmodus bestimmt wird. Muss der Fahrer aktiv bestätigen, dass er die Kontrolle wiederhat? Oder bestimmt das Fahrzeug, wann es die Verantwortung abgegeben hat?		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Vereinigung für Verkehrspsychologie (VfV) ist mit dieser Änderung einverstanden, aber nur unter der Bedingung, dass verkehrspsychologische Untersuchung in der bisherigen Praxis bestehen bleibt.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Geräte könnten zwar prinzipiell hergestellt werden, sind jedoch mit erheblichen Problemen verbunden. Es müsste jederzeit bekannt sein, welcher Fahrer mit dem Fahrzeug wo fährt. Die dort aktuell gültigen Geschwindigkeitslimiten müssten bekannt sein. Weiterhin müsste ein akzeptables Mass an Geschwindigkeitsüberschreitung definiert werden und schliesslich eine zentrale Sammel- und Auswertungsstelle für die erfassten Daten entwickelt werden.</p> <p>Neben den technischen dürfte es auch Datenschutzprobleme geben. Und schliesslich stellt sich die Frage von Aufwand und Ertrag.</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Alkoholwegfahrsperrn sind eine fertig entwickelte und verfügbare Technik, die sich in wissenschaftlichen Untersuchungen als sehr wirksam erwiesen hat. Auch wird sie in verschiedenen Ländern (in unterschiedlichen Zusammenhang) bereits seit einiger Zeit eingesetzt. Gerade bei Alkoholtätern mit einer hohen Rückfallgefahr kann diese</p>		

<p>durch die Alkoholwegfahrsperre gemindert werden und zu einer dauerhaften Verhaltensänderung beitragen. Das verkehrspsychologische Gutachten ersetzt nicht die Alkoholwegfahrsperre. Vielmehr ist letztere als ein Teil der Therapie zu sehen.</p>
--

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es sollte jedoch berücksichtigt werden, dass bei Nachtfahrten häufiger zu Einschlafen am Steuer kommt. Daher sollten diese Ausnahmen restriktiv gehandelt werden.		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus Sicht der Verkehrssicherheit sind Rundstreckenrennen problematisch. Die Anhänger dieses Sports haben im Durchschnitt problematischere Einstellungen zum Autofahren als die Normalbevölkerung. Zusätzlich werden sie durch die Rennen emotional stark erregt, was das Fahrverhalten insbesondere auf der Heimreise negativ beeinflussen kann.		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Schweiz. Fahrlehrer Verband SFV Postfach 3001 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per Mail an: svg@astra.admin.ch

26. November 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen – Stellungnahme des Schweiz. Fahrlehrer Verbandes SFV

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. August 2020 haben Sie uns im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) eingeladen, zu den Rechtsanpassungen und zu den Ausführungen in den erläuternden Berichten Stellung zu nehmen und die beiden Fragebogen auszufüllen. Hierfür danken wir Ihnen herzlich.

I Grundsätzliches

Der Schweiz. Fahrlehrer Verband SFV setzt sich für die Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Schnittstelle von Mensch und Fahrzeug/Technik durch eine professionelle Fahraus- und -weiterbildung in jeder Lebensphase sowie durch alle politischen Massnahmen ein, welche der Unfallprävention und dem energieeffizienten Fahren (EcoDrive) dienen.

In diesem Sinne nehmen wir nachfolgend Stellung.

Die Ziele des Schweiz. Fahrlehrer Verbandes SFV (Erhöhung der Verkehrssicherheit/Unfallprävention, Förderung des energieeffizienten Fahrens (EcoDrive)) entsprechen den im erläuternden Bericht zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) genannten Zielen des Bundesrates (Seite 2), wonach, «wer im Strassenverkehr unterwegs ist, sicher und ressourcenschonend ans Ziel kommen» soll.

Diese Zielsetzung unterstützen wir selbstverständlich vollumfänglich.

Indessen sind wir der Auffassung, dass mit vorliegender Teilrevision eine Chance verpasst wird, effektiv einen Beitrag zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten:

- Die Teilrevision geht einerseits in vielen Teilen nicht über kosmetische Anpassungen hinaus, die sich aufgrund der über die Jahre hinweg (oftmals in Abweichung von geltendem Recht) etablierten und veränderten Praxis eingeschlichen und ergeben haben. Nur weil Gesetzesbestimmungen nicht vollzogen worden sind, bedeutet dies noch lange nicht, dass sie falsch sind. Nicht der Vollzug, sondern die Zielsetzungen sollten primär die Fortentwicklung des Rechts antreiben.

Gegebenenfalls wäre aber mindestens darauf zu achten, dass dieses bunte «Potpourri» von Regelanpassungen auch schon lange auf der Traktandenliste der Forderungen politischer Kreise und vieler Verkehrsteilnehmender stehende Anliegen aufnimmt: Wir denken da beispielsweise auch an die längst überfällige Regelung und Schaffung eines gesetzlichen Rahmens für Parkierungsmöglichkeiten von Motorrädern.

- Andererseits ist die Teilrevision gerade dort, wo sie den gestalterischen Handlungsspielraum nutzen will (autonomes Fahren) und damit richtigerweise die Zielsetzung im Auge hat, zu sehr nur von der Technologie getrieben und schenkt dem Menschen und menschlichem Verhalten zu wenig Beachtung. Beiden Aspekten (Mensch und Technik) muss zwingend gleichzeitig Beachtung geschenkt werden.
- Und schliesslich läuft die Teilrevision in gewissen Teilen (Anpassung der «Via sicura»-Massnahmen) dem im erläuternden Bericht erwähnten Zweck, die Verkehrssicherheit garantieren zu können, zuwider resp. gibt einseitig dem politischen Zeitgeist nach – gerade so, wie der Bundesrat dies zuletzt beispielsweise auch diesen Mai mit seiner Entscheid, in der Nationalstrassenverordnung das Verbot zum Alkohol-Ausschank/-Verkauf an Autobahnraststätten aufzuheben, getan hat (Motion der nationalrätlichen Verkehrskommission (17.3267)). Damit erfüllt der Bundesrat jeweils zwar durchaus seine Umsetzungspflicht, ohne jedoch entsprechende kompensatorische Massnahmen überhaupt in Erwägung zu ziehen. Selbst wenn der Bundesrat angehalten ist, derartige Vorstösse pflichtgemäss umzusetzen, so entbindet ihn dies nicht von seiner verfassungsrechtlichen und grundsätzlichen Pflicht, dies immer auch unter Berücksichtigung der Gewährleistung der Verkehrssicherheit zu tun.

II Ergänzende Anträge des Schweiz. Fahrlehrer Verbandes SFV

Angesichts der unter Ziff. I genannten grundsätzlichen Überlegungen beantragt der Schweiz. Fahrlehrer Verband SFV deshalb, den Rahmen dieser Teilrevision zu nutzen, um zumindest längst überfällige Verbesserungen einzuleiten:

A. Mehr Sicherheit durch Wissen und Können

Änderungsantrag Art. 15 Abs. 5 SVG

Bisher	Neu
⁵ Der Bundesrat kann Vorschriften über die Weiterbildung der berufsmässigen Motorfahrzeugführer erlassen.	⁵ Der Bundesrat kann Vorschriften über die Weiterbildung der Motorfahrzeugführer erlassen.

Erläuterungen

In den meisten Lebensbereichen (Berufsbildung, Ausbildung) ist die Aus- und Weiterbildung mehr als selbstverständlich und wird zusehends wichtiger («lebenslanges Lernen»). Wir investieren in diesen Bereichen nicht nur Geld, sondern auch viel Zeit, wobei der gesellschaftliche Nutzen einer analogen Regelung im Strassenverkehr eigentlich auf der Hand liegen würde und auch den bundesrätlichen Leitlinien in diesem Bereich entsprechen würde.

Ergänzungsantrag im Zuge Art. 15 Abs. 5 SVG (Ergänzung VZV)

Im Sinne des Prinzips des «lebenslangen Lernens» beantragen wir überdies, dass auf Verordnungsstufe ein obligatorischer WAB- Kurs für alle Personen im Alter zwischen 70 und 72 Jahren vorgeschrieben wird (ohne Rückwirkung). Dies nicht zuletzt auch im Hinblick auf die sich anbahnenden Veränderungen bei der Technik (Antriebstechnologien) sowie bei der Nutzung von Fahrassistenzsystemen FAS sowie weitere Entwicklungen (u.a. auch beim «(teil-)autonomen Fahren».

Erläuterungen

Der Führerausweis wird heute meist im Alter zwischen 18 und 24 Jahren erworben. Eine Pflicht für die Weiterbildung ist heute nur für berufsmässige Motorfahrzeugführer obligatorisch vorgeschrieben. Seniorinnen und Senioren müssen heute – trotz nachweislich immer besserem Gesundheitszustand im Alter – mit 75 Jahren zum Arzt, um sich die Fahrtauglichkeit unter medizinischen Gesichtspunkten bestätigen zu lassen. Dagegen findet nach der Prüfung (mit 18 bis 24 Jahren) nie mehr eine Überprüfung der Kenntnisse (neue Verkehrsvorschriften, Technik usw.) statt. Es ist unbestritten, dass die Kenntnisse in diesem Bereich bei breiten Bevölkerungsschichten und gerade mit fortschreitendem Alter mangelhaft sind. Obwohl «lebenslanges Lernen» in der Gesellschaft grundsätzlich einen hohen Stellenwert geniesst, gilt das bisher nicht fürs Autofahren.

Es ist nicht einsehbar, weshalb die Grundsätze auf nahezu alle Lebensbereiche Anwendung finden sollten, im Strassenverkehr jedoch keine Geltung haben sollen. Hier machen wir bisher eine kurze und schnelle Ausbildung und unsere Weiterentwicklung basiert dann nur noch auf Erfahrungen, was auch zu Fehlverhalten führen kann, wie die Praxis zeigt.

Mit der Änderung des Art. 15. Abs. 5 SVG würde die Möglichkeit geschaffen, dem «lebenslangen Lernen» auch im Strassenverkehr Rechnung zu tragen.

B. Mehr Bewusstsein für Widerhandlungen fördern

Änderungsantrag Art. 17 Abs. 1, Abs. 1^{bis} und Abs. 1^{ter} SVG (ergänzend zu Frage 14 aus Fragebogen SVG/OBG)

Bisher	Neu
<p>¹ Der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis kann frühestens drei Monate vor Ablauf der verfügten Entzugsdauer wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Die Mindestentzugsdauer darf nicht unterschritten werden.</p>	<p>¹ Der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis kann frühestens drei Monate vor Ablauf der verfügten Entzugsdauer wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Die Mindestentzugsdauer darf nicht unterschritten werden. Bei einer leichten oder mittelschweren Widerhandlung kann der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Im Wiederholungsfall nach Art. 16a Abs. 2 oder Art. 16b Abs. 2 Bst. b-f darf die Mindestentzugsdauer nicht unterschritten werden.</p>
<p>^{1bis} NEU</p>	<p>^{1bis} Bei einer schweren Widerhandlung oder im Wiederholungsfall kann der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis frühestens drei Monate vor Ablauf der verfügten Entzugsdauer wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Die Mindestentzugsdauer darf nicht unterschritten werden.</p>
<p>^{1ter} NEU</p>	<p>^{1ter} Bei Widerhandlung gem. Art. 16 Abs. 2 Bst. a^{bis} kann der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis maximal 12 Monate vor Ablauf der verfügten Entzugsdauer wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat.</p>

Erläuterungen

Dieser Wiedereingliederungsansatz basiert auf den praxisbezogenen Sicherheitsüberlegungen und langjährigen Erfahrungen der Fahrlehrerschaft, wonach Nachschulungen bei leichten und mittelschweren Verkehrsdelikten insgesamt nachhaltiger wirken und erfolgreicher sind als reine Sanktionsmassnahmen (Bussen, beschränkter Führerausweisentzug). Ziel der Nachschulungen ist es, die Einstellung und das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden direkt zu beeinflussen, indem bei fehlbaren Lenkerinnen/Lenkern ein Bewusstsein und Verständnis für ihr Vergehen geschaffen wird. Nur dies befähigt sie anschliessend, ihr Verhalten effektiv zu ändern, so dass die Verkehrssicherheit verbessert werden kann.

Die Massnahme von Nachschulungen bei leichten und/oder mittelschweren Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz hat sich in anderen Ländern bereits bewährt. So zeigen die Erfahrungen aus England/Wales, dass die Nachschulungen sehr gut wirken. Die entsprechende «Impact Evaluation of the National Speed Awareness Course» der University of Leeds zeigt, dass die Teilnahme an den Nachschulungen effektiv mehr zur Reduzierung von Geschwindigkeitsüberschreitungen beigetragen haben als Geldbussen oder andere Strafmassnahmen.

Die Auswirkungen des Kurses wurden anhand von Aufzeichnungen über Geschwindigkeitsverstösse getestet, die von den Polizeikräften für den Zeitraum von 2012 bis 2017 zur Verfügung gestellt wurden. Die Daten wurden für 2,2 Millionen Fahrer bereitgestellt, von denen 1,4 Millionen ein Angebot zur Teilnahme an den Kursen angenommen hatten.

C. Verständliche und sinnvolle Anwendung von Geldstrafen

Änderungsantrag Art. 90 Abs. 1 SVG

Bisher	Neu
¹ Mit Busse wird bestraft, wer Verkehrsregeln dieses Gesetzes oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt.	¹ Mit Busse wird bestraft, wer Verkehrsregeln dieses Gesetzes oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt. <i>Die Bussen sind zweckgebunden für die Verkehrssicherheit einzusetzen.</i>

Erläuterungen

Dass die Fahrzeugführer/-innen für ihr Fehlverhalten Bussen bezahlen, ist für diese sicher grösstenteils auch verständlich. Dass solche Erträge dann aber sogar budgetiert und damit andere Vorhaben der öffentlichen Hand finanziert werden, wird kaum verstanden und torpediert die Akzeptanz von Sanktionsmassnahmen unnötigerweise resp. leistet politischem Widerstand Vorschub.

Da Bussen eine erzieherische Wirkung haben sollten, wird von den Betroffenen eine Geldstrafe eher verstanden, wenn mit diesen Erträgen auch Vorhaben für die Verkehrssicherheit finanziert werden. Solche Projekte können z.B. Präventionen, Kampagnen, Aus- und Weiterbildungen, Forschungen, Infrastrukturverbesserungen, usw. sein.

D. Mehr Sicherheit bei den Neulenkenden

Änderungsantrag Art. 15 Abs. 1bis und 2bis VZV

Bisher (resp. ab 01.01.2021)	Neu
Neu	^{1bis} Der Lernfahrausweis der Kategorie B wird für Personenwagen* mit einer Motorleistung von nicht mehr als 150 kW** erteilt. Diese Leistungsbeschränkung gilt nicht bei: a. Lernenden der beruflichen Grundbildung «Automechatronikerin/Automechatroniker EFZ», «Weitere***» die von einem Fahrlehrer der Kategorie B ausgebildet werden; b. Personen, die in Kursen der Polizei auf Personenwagen ausgebildet werden; c. Verkehrsexperten im Rahmen ihrer Aus- und Weiterbildung.
^{2bis} Der Lernfahrausweis der Kategorie A ohne Leistungsbeschränkung wird Personen erteilt, die den Führerausweis der Kategorie A mit Leistungsbeschränkung seit mindestens zwei Jahren besitzen und die klaglose Fahrpraxis nach Artikel 8 Absatz 6 nachweisen können.	^{2bis} Der Lernfahrausweis der Kategorien B und A ohne Leistungsbeschränkung wird Personen erteilt, die den Führerausweis der gleichlautenden Kategorie mit Leistungsbeschränkung seit mindestens zwei Jahren besitzen, sich nicht mehr in der Probezeit befinden und die klaglose Fahrpraxis nach Artikel 8 Absatz 6 nachweisen können.

* Die Fahrzeugkategorie ist allenfalls noch genauer zu definieren (gem. Art. 3 Abs. 1 VZV).

** Dieser Wert ist noch genau zu definieren, wie allenfalls auch das max. Verhältnis von Motorleistung und Leergewicht (kW/kg).

*** Falls noch weitere Berufsausbildungen davon betroffen sind, dann sind diese zu ergänzen.

Erläuterungen

Für Kategorie A wird das System des Stufeneinstieges seit Jahren erfolgreich angewandt. Zuerst über die Kategorie A1, dann die Kategorie A beschränkt auf 25 und später auf 35 kW und ab dem 01.01.2021 ist die unbeschränkte Kat. A gar nicht mehr prüfungsfrei erhältlich (immer über die Kat. A 35 kW). Dieses System des Stufeneinstieges hat sich sehr bewährt und sollte auch für die Kat. B gelten. Dies schützt unerfahrene Neulenkender/-innen vor der Verwendung übermotorisierter Fahrzeuge und erhöht die Sicherheit zusätzlich zur 2-Phasenausbildung gem. Art. 15a SVG.

Alternative: Es könnte auch geregelt werden, dass, wer übermotorisierte Fahrzeuge der Kat. B fahren will (Motorenleistung grösser 200 kW), einen entsprechenden Nachweis zu erbringen hat, dass sie/er sich diesbezüglich intensiv und vertieft weitergebildet hat.

E. Mehr Sicherheit für Fahrradfahrende beim Überholen

Änderungsantrag Art. 11 Abs. 5 VRV

Bisher	Neu
⁵ Neu	⁵ Einspurige motorlose Fahrzeuge* dürfen in der Ebene und in Steigungen überholt werden, auch wenn dabei eine Sicherheitslinie gem. Art. 73 Abs. 1 SSV überfahren werden muss. Bei diesem Überholmanöver ist die Einhaltung von Art. 35 Abs. 2 SVG zwingend, namentlich der seitliche Abstand und das Nichtbehindern des Gegenverkehrs.

* Die Fahrzeugkategorie ist allenfalls noch genauer zu definieren (gem. Art. 3 Abs. 1 VZV).

Erläuterungen

Jede/r regelmässige Fahrradfahrer/in hat die Situation schon mehrfach erlebt, dass er/sie von mehrspurigen Fahrzeugen mit zu wenig seitlichem Abstand bei einer Sicherheitslinie (Art. 73 Abs. 1 SSV) überholt wurden. Solche Situation ergeben sich meistens in Steigungen und sogar bei Gegenverkehr. Die/der Fahrer/in des mehrspurigen Fahrzeuges ist sich in dieser Situation sicher bewusst, dass sie/er die Sicherheitslinie eigentlich gar nicht überfahren darf. Sie/er hat aber keine Geduld (sprich keine Zeit), um einige Sekunden dem Fahrrad hinterher zu fahren, bis dann ein Überholen erlaubt und auch möglich ist. Da ein Überfahren einer Sicherheitslinie bei genügend Übersicht und ohne Gegenverkehr grundsätzlich sicher erfolgen kann (bei schneebedeckten Fahrbahnen sind die Sicherheitslinien ja auch nicht erkennbar und dann wird diese auch ohne weitere Sanktionen überfahren), ist eine Ausnahmeregelung zu Gunsten der Fahrradfahrer/innen und deren Sicherheit sinnvoll.

F. Mehr Klarheit bei der Ausbildung

Änderungsantrag Art. 27 Abs. 4 VRV

Bisher	Neu
⁴ Fahrschüler dürfen verkehrsreiche Strassen erst befahren, wenn sie genügend ausgebildet sind, Autobahnen und Autostrassen erst, wenn sie prüfungsreif sind.	⁴ Fahrschülerinnen und Fahrschüler dürfen verkehrsreiche Strassen, insbesondere Autobahnen und Autostrassen, erst befahren, wenn sie die dafür notwendige Kompetenz und Voraussetzungen ausreichend erreicht haben.

Erläuterungen

Der Ausdruck «prüfungsreif» bedeutet, dass alle Kompetenzen für das Absolvieren einer Prüfung erreicht wurden. In diesem Falle also auch das Befahren einer Autobahn und Autostrasse. Da das Befahren von Autobahnen und Autostrassen aber erst erlaubt ist, wenn alle Kompetenzen erreicht wurden, ist diese Regelung nicht umsetzbar.

G. Mehr Klarheit bei den Markierungen

Änderungsantrag Art. 72 Abs. 1bis SSV

Bisher	Neu
^{1bis} Bauliche Elemente, die Markierungen ähnlich sind, mit ihnen verwechselt werden, ihre Wirkung beeinträchtigen oder sonst wie den Eindruck einer strassenverkehrsrechtlichen Bedeutung erwecken können, sind unzulässig.	^{1bis} Bauliche und farbliche gestalterische Elemente, die Markierungen ähnlich sind, mit ihnen verwechselt werden, ihre Wirkung beeinträchtigen oder sonst wie den Eindruck einer strassenverkehrsrechtlichen Bedeutung erwecken können, sind unzulässig.

Erläuterungen

Bei der Signalisation und Markierung ist vermehrt nach dem Grundsatz «Keep it simpel and stupid» zu handeln. In der «Weisung über besondere Markierungen» des ASTRA vom 10.12.2013 wird klar definiert, wie Tempo-30-Zonen, Rechtsvortritte, Vertikalversätze und Radstreifen an Gefahrenstellen zu markieren sind. Dies soll zu einer Vereinheitlichung und damit zu einer einfachen Erkennbarkeit für die Verkehrsteilnehmenden führen. In den letzten Jahren wurde durch Kantone und Gemeinden von der Möglichkeit der «farblichen Gestaltung von Strassenoberflächen FGSO» ausgiebig Gebrauch gemacht. Diese FGSO richtet sich nach der Schweizer Norm SN 640 214 «Entwurf des Strassenraums: Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen» des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS. Da solche Markierungen nicht rechtsverbindlich sind und auch sehr individuell gestaltet werden, entstehen bei den Verkehrsteilnehmern/innen viele Unsicherheiten. Gem. Art. 72 Abs. 1^{bis} sind nur «Bauliche Elemente, die Markierungen ähnlich sind» verboten, nicht aber die FGSO, welche eigentlich mehr verunsichert. Auch sind gem. Art. 5 Abs. 3 SVG nur Markierungen erlaubt, welche vom Bundesrat vorgesehen sind – die Schweizer Norm SN 640 214 des VSS wurde unseres Wissens nie durch den Bundesrat verabschiedet. Es sind also nur Markierungen erlaubt, welche sich auf Art. 72 Abs. 5 SSV stützen (analog Tempo-30-Zonen, Rechtsvortritte, ...).

Damit aber sinnvolle Markierungen nicht entfernt werden müssen, ist die «Weisung über besondere Markierungen» des ASTRA vom 10.12.2013 bei der Begegnungszone zu ergänzen, dass in solchen Zonen «grüne Füsse» und «grüne diagonale Linien» markiert werden dürfen, so dass auch die Fussgänger/-innen wissen, dass sie sich in einer solchen Zone befinden und Vortritt haben. Weitere Ergänzungen sind allenfalls zu prüfen.

H. Mehr Sicherheit und Klarheit beim Bahnübergang

Änderungsantrag Art. 93 Abs. 1 SSV

Bisher	Neu
¹ Zur Kennzeichnung von Bahnübergängen dienen Schranken, Halbschranken, Bedarfsschranken, Blinklichtsignale (3.20; 3.21), Andreaskreuze (3.22; 3.24), akustische Signale, Signale «Strassenbahn» (1.18) und Lichtsignale (Art. 68–71). Für die Ausgestaltung und Aufstellung der Signale an Bahnübergängen, ausgenommen Lichtsignale und das Signal «Strassenbahn», gilt das Eisenbahnrecht.	¹ Zur Kennzeichnung von Bahnübergängen dienen Schranken, Halbschranken, Bedarfsschranken, Andreaskreuze (3.22; 3.24), akustische Signale, Signale «Strassenbahn» (1.18) und Lichtsignale (Art. 68–71). Für die Ausgestaltung und Aufstellung der Signale an Bahnübergängen, welche die Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer betreffen, gilt das Strassenverkehrsrecht.

Erläuterungen

Bei Bahnübergängen werden heute sowohl Lichtsignalanlagen gem. Art. 68-71 SSV, wie auch rote Blinklichter gem. Art. 93 SSV verwendet. Obwohl ein rotes Licht wie auch ein rotes Blinklicht «Halt» bedeuten, verhalten sich die Verkehrsteilnehmer/-innen zumeist anders. Sobald sich die Schranken heben wird beim roten Licht einer Lichtsignalanlage weiterhin gewartet, beim roten Blinklicht aber bereits losgefahren. Ein blinkendes Licht bedeutet im Strassenverkehr «Achtung» und wird so auch auf das rote Blinklicht am Bahnübergang übertragen. Damit nur eine Regelung angewandt werden muss, ist das rote Blinklicht des Bahnüberganges aufzuheben und durch eine Lichtsignalanlage zu ersetzen. Alle Artikel der SSV sind ebenfalls entsprechend anzupassen. In den Übergangsbestimmungen wäre festzuhalten sein, dass bei jeder Sanierung oder jedem Umbau eines Bahnüberganges das rote Blinklicht durch eine Lichtsignalanlage zu ersetzen ist.

III Ergänzende Ausführungen «E-Bikes» / umweltfreundliche Technologien / automatisiertes Fahren / «Via sicura»-Massnahmen

A. Verkehrssicherheit für E-Bikes

Entgegen dem erfreulichen Trend hat sich in den letzten Jahren leider die Zahl der schweren E-Bike-Unfälle fast verfünffacht. Um diesen Trend zu brechen und Unfälle zu vermeiden, will der Bundesrat mit rasch realisierbaren Massnahmen auf Verordnungsebene die Sicherheit erhöhen (Helmtrag-Pflicht, Fahren mit Licht am Tage, Tacho-Ausrüstungspflicht für schnelle E-Bikes).

Die vorgeschlagenen Massnahmen unterstützen wir, erachten sie jedoch nicht als ausreichend, um eine Trendumkehr erreichen zu können, da sie das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zu wenig berücksichtigen (vgl. II Detailausführungen sowie III Schlussbemerkungen). Sie setzen nur bei der Technik an, wogegen auch bei den E-Bike-Unfällen menschliches Fehlverhalten das grösste Risikopotenzial darstellt.

B. Umweltfreundliche Technologien / automatisiertes Fahren / «Via sicura»-Massnahmen

Gleichzeitig will der Bundesrat mit der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) auch den regulatorischen Rahmen für umweltfreundliche Technologien und Ausrüstungsgegenstände für Nutzfahrzeuge und Wohnmobile schaffen und die Grundsätze für die Regelung des automatisierten Fahrens definieren. Und schliesslich soll auch noch verschiedenen überwiesenen parlamentarischen Vorstössen (Motion 13.3572 Hess, Motion 15.3574 Freysinger) Rechnung getragen werden, wobei zusätzlich gewisse «Via sicura»-Massnahmen abgeschwächt werden sollen.

Diesem Ansinnen stehen wir u.a. mit Blick auf die übergeordnete Zielsetzung der Verkehrssicherheit kritisch gegenüber resp. lehnen dieses zum heutigen Zeitpunkt mehrheitlich ab (vgl. II Detailausführungen).

II Detailausführungen

Vgl. Fragebogen im Anhang.

III Schlussbemerkungen

Ergänzend zu unseren Anträgen und Detailausführungen möchten wir abschliessend nochmals darauf hinweisen, dass dem Menschen resp. dem/der Verkehrsteilnehmenden im Strassenverkehr (und nicht dem Fahrzeug resp. der Technik) nach wie vor die wichtigste Rolle zukommt. Dies wird auch in den kommenden Jahren noch so bleiben, weshalb dem Menschen zwingend mehr Gewicht beizumessen ist – gerade, wenn er die neuen Gesetzesbestimmungen befolgen soll. Dies muss auch in dieser Revision stärker berücksichtigt werden. Unfälle werden immer noch zu über 95% durch den Menschen verursacht.

Deshalb möchten wir beliebt machen, dass die vorliegende Revision dazu genutzt wird, den Menschen wieder vermehrt ins Zentrum zu stellen – auch im Hinblick auf den technologischen Wandel resp. die ökologischen Herausforderungen. Es geht darum, dass die Menschen durch eine professionelle Fahraus- und -weiterbildung in jeder Lebensphase dazu befähigt werden, sicher und energieeffizient zu fahren resp. fachgerecht mit der Technik umgehen zu können.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Fahrlehrer Verband



Dr. Michael Gehrken
Präsident SFV



Dr. iur. Sarah Schläppi
Vizepräsidentin SFV

Kopie:

- Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, 3003 Bern (per Mail an: info@gs-uvek.admin.ch)
- Liste der Adressaten gemäss Liste des Bundesamtes für Strassen ASTRA



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Schweiz. Fahrlehrer Verband SFV (gemeinsam mit der ASTAG FG LKW FL)

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **12.12.2020** an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist?

(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Schweiz. Fahrlehrer Verband SFV lehnt es aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen ab, dass eine solche Bestimmung generell eingeführt wird. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg usw.). Mit Blick auf die Verkehrssicherheit fällt diesbezüglich auch ins Gewicht, dass Fahrzeuglenkende mit Führerausweis Kat. BE 100 km/h fahren dürfen.

Erschwerend kommt überdies die Problematik der Handhabung im Vollzug in der Praxis hinzu. Beim Vollzug und den Kontrollen werden sich neue Probleme ergeben, so dass Ungleichbehandlungen nicht ausgeschlossen werden können resp. neue Wettbewerbsverzerrungen entstehen. All dies überwiegt letztlich in einer Güterabwägung den ökologischen Nutzen, der sich aufgrund des technologischen Fortschrittes und des gesellschaftlichen Wandels so oder so in naher Zukunft einstellen dürfte. Deshalb macht es absolut keinen Sinn, eine über Jahre hinweg klar gezogene Grenze ("bis 3.5t = leichte / über 3.5t = schwere Fahrzeuge") aufzuweichen und Verwirrung zu stiften.

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Einheitliche Standards zur Bewilligung von Testfahrten automatisierter Fahrzeuge existieren bislang keine, was auf unterschiedliche Rechtslagen der einzelnen Länder, allen voran aber auf die Anerkennung der sogenannten Wiener Konvention für den Strassenverkehr zurückzuführen ist. Die Konvention wurde durch die UN-Konferenz in Wien (1968) erarbeitet und besagt, dass der Fahrer bzw. die Fahrerin immer die volle Kontrolle über sein/ihr Fahrzeug haben muss (Beherrschungspflicht). Mit autonomen Fahrzeugen wäre diese ursprüngliche Regelung nicht vereinbar gewesen. Deshalb wurde das Wiener Abkommen ergänzt, indem der entsprechende Passus (8. Artikel der Wiener Konvention) dahingehend erweitert wurde, dass automatisierende Systeme zulässig sind, unter der Bedingung, dass sie vom Menschen jederzeit abgeschaltet werden können. Nun sind Systeme, welche die Führung eines Fahrzeuges beeinflussen, zulässig, wenn sie jederzeit vom Fahrer überstimmt oder abgeschaltet werden können. Die Änderung ist am 23. April 2016 in Kraft getreten.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass auch diese Bestimmungen noch weiter liberalisiert und dem technologischen Fortschritt angepasst werden. Bis dies der Fall ist und klarer wird, in welche Richtung die internationalen Bestimmungen gehen, stellt sich der SFV gegen Anpassung des schweizerischen Rechts und damit gegen jegliche Aufweichung der Beherrschungspflicht für Fahrzeuglenkende. Ein Schweizer Alleingang macht absolut keinen Sinn und würde lediglich verkehrssicherheitsgefährdende Unsicherheiten schaffen. Es ist unter diesem Aspekt unverantwortlich, die Schweizer Verkehrsteilnehmenden quasi zu «Versuchskaninchen» zu machen, nur um sich im internationalen Umfeld als Vorreiter brüsten zu können.</p> <p>Der SFV beantragt deshalb, diesen Aspekt auf eine spätere Revision zu verschieben. Wir können uns sehr gut vorstellen, dass das schweizerische Recht diesbezüglich zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls angepasst werden muss, sofern international Einigkeit über den zu beschreitenden Weg und die damit verbundenen rechtlichen Folgen (Haftungsfragen) besteht.</p>		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der SFV ist angesichts der unter Punkt 3 geschilderten unzähligen Unklarheiten nicht damit einverstanden, dass diese Kompetenzen einfach so dem Bundesrat übertragen werden. Darüber hinaus müsste in einem ersten Schritt ganz klar definiert sein, dass sich solche Zulassungsvoraussetzungen nur auf bestimmte Strecken beziehen (keine generelle Zulassung zum Verkehr).		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der SFV wäre einverstanden, wenn zwingend die folgenden Mindestbedingungen gewährleistet sind: 1. Der Fahrer hat eine Prüfung für das Führen eines autonomen Fahrzeugs bestanden, die seine Fähigkeit bescheinigt, entsprechend dem Grad der Autonomie das entsprechende Fahrzeug verantwortungsvoll und sicher lenken zu können; 2. dass die Datensicherheit gewährleistet ist; 3. dass die Sicherheit im Strassenverkehr, insbesondere in Bezug auf besonders vulnerable Personen jederzeit gewährleistet ist.		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der SFV kann der Abweichung von geltenden Bestimmungen zu Testzwecken zustimmen, sofern klare, einschränkende Rahmenbedingungen für die Abweichungen aufgestellt und diese sowohl zeitlich wie räumlich eng begrenzt sind. Ebenfalls muss – als «conditio sine qua non» – klar geregelt sein, dass die Abweichungen von geltenden Bestimmungen immer nur mit allenfalls hiervon betroffenen		

<p>Branchen nach Rücksprache und im Einverständnis mit den Fachorganisationen erfolgen können. Dies erachten wir als «<i>conditio sine qua non</i>».</p>
--

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Das heutige System wahrt die Verhältnismässigkeit nicht, und die Folgen sind schwerwiegend: Verfall des Führerausweises auf Probe, zwingende psychologische Untersuchung, Wartezeit von einem Jahr, bis erneut ein Lehrfahrausweis beantragt werden kann und Wiederholung der ganzen Ausbildung. Es ist gerechtfertigt, dass der Ausweis auf Probe nur verfällt, wenn die zweite Wiederhandlung schwer wiegt.		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es muss differenziert werden können, z.B. in Bezug auf Tages- und Verkehrssituationen (Berücksichtigung der konkreten Umstände).		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttätern der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der SFV lehnt die Reduktion bei «Raserdelikten» konsequent ab, da ein «Raserdelikt» grundsätzlich vorsätzlich begangen wird. In einer Unachtsamkeit begangene «Raserdelikte» (z.B. in Begegnungszonen/Tempo-30-Zone) wiegen umso schwerer, als dass dort von der Verkehrssituation her, sogar noch besondere Aufmerksamkeit geboten wäre, was das Delikt noch gravierender macht. Als mögliche Weiterentwicklung des bestehenden Rechts sehen wir allenfalls die Möglichkeit, dass die 24 Monate für krasse Delikte und Raserdelikte gemäss Art. 16c Abs. 2 Bst a ^{bis} SVG grundsätzlich beibehalten werden <u>und zwingend immer</u> mit einer Nachschulung verknüpft sein müssen (vgl. hiernach die Ausführungen zu den leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlungen), so dass eine Reduktion der Entzugsdauer erreicht werden kann. Die Entzugsdauer darf 12 Monate aber in jedem Falle nicht unterschreiten. Für diese Weiterentwicklung des bestehenden Rechts spricht, dass die Praxis hat gezeigt hat, dass nicht die Höhe des Strafmasses entscheidend ist, ob ein «Raser» aus seinem Delikt die notwendigen Lehren zieht oder nicht. Stattdessen müssen Delinquenten mit den (möglichen) Folgen ihrer Tat unmittelbar konfrontiert werden.		

Diesbezüglich möchten wir beliebt machen, den Grundgedanken des parlamentarischen Vorstosses von NR Jean-Pierre Grin (18.431. Pa. Iv. Grin. Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen, um dramatische Konsequenzen für Beruf und Familie zu verhindern) grundsätzlich und gezielt aufzunehmen und auch SVG Art. 17, Abs. 1/ Abs. 1^{bis} wie folgt zu ergänzen:

«Bei einer leichten oder mittelschweren Widerhandlung kann der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Im Wiederholungsfall nach Artikel 16a Absatz 2 oder 16b Absatz 2 Buchstaben b-f darf die Mindestentzugsdauer nicht unterschritten werden.

Abs. 1^{bis} : Bei einer schweren Widerhandlung oder im Wiederholungsfall kann der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis frühestens drei Monate vor Ablauf der verfügten Entzugsdauer wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Die Mindestentzugsdauer darf nicht unterschritten werden.»

Dieser Wiedereingliederungsansatz basiert auf den praxisbezogenen Sicherheitsüberlegungen und langjährigen Erfahrungen der Fahrlehrerschaft, wonach Nachschulungen bei leichten und mittelschweren Verkehrsdelikten insgesamt nachhaltiger wirken und erfolgreicher sind als reine Sanktionsmassnahmen (Bussen, beschränkter Führerausweisentzug). Ziel der Nachschulungen ist es, die Einstellung und das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden direkt zu beeinflussen, indem bei fehlbaren Lenkerinnen/Lenkern ein Bewusstsein und Verständnis für ihr Vergehen geschaffen wird. Nur dies befähigt sie anschliessend, ihr Verhalten effektiv zu ändern, so dass die Verkehrssicherheit verbessert werden kann.

Die Massnahme von Nachschulungen bei leichten und/oder mittelschweren Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz hat sich in anderen Ländern bereits bewährt. So zeigen die Erfahrungen aus England/Wales, dass die Nachschulungen sehr gut wirken. Die entsprechende «Impact Evaluation of the National Speed Awareness Course» der University of Leeds zeigt, dass die Teilnahme an den Nachschulungen effektiv mehr zur Reduzierung von Geschwindigkeitsüberschreitungen beigetragen haben als Geldbussen oder andere Strafmassnahmen.

Die Auswirkungen des Kurses wurden anhand von Aufzeichnungen über Geschwindigkeitsverstösse getestet, die von den Polizeikräften für den Zeitraum von 2012 bis 2017 zur Verfügung gestellt wurden. Die Daten wurden für 2,2 Millionen Fahrer bereitgestellt, von denen 1,4 Millionen ein Angebot zur Teilnahme an den Kursen angenommen hatten.

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der SFV spricht sich vehement dagegen aus, die heutige Rückgriffspflicht der Haftpflichtversicherer in ein blosses Rückgriffsrecht umzuwandeln. Dies wäre absolut ein falsches Signal für die Verkehrssicherheit. Wer bei einem Verkehrsunfall mit Personen- und/oder Sachschaden nicht mit finanziellen Konsequenzen rechnen muss, verhält sich im Strassenverkehr noch gleichgültiger. Für die Unfallprävention wäre es höchst kontraproduktiv, wenn Motorfahrzeughaftpflichtversicherer Angebote lancieren würden, mit denen sich potenzielle Delinquenten gegen die finanziellen Folgen krasser Verkehrsregelverletzungen absichern können.</p> <p>Überhöhte Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen sind nach wie vor zentrale Risikofaktoren im Strassenverkehr, denen gezielt entgegengewirkt werden muss. Alleine alkoholbedingte Verkehrsunfälle fordern in der Schweiz jedes Jahr durchschnittlich gegen 40 Tote und 450 Schwerverletzte. 50 % der Autofahrerinnen und Autofahrer glauben, dass sie nach zwei alkoholischen Getränken noch sicher fahren können. Schon in kleinen Mengen jedoch schränkt Alkohol die Fahrfähigkeit ein – Sehvermögen, Konzentration und Koordination werden schlechter. Es gilt der Grundsatz: «Wer trinkt, fährt nicht.» Eine Abschwächung der Rückgriffspflicht würde dementsprechend ein komplett falsches Signal aussenden und die Unfallprävention um Jahre zurückwerfen.</p> <p>Ein Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen hat dabei sowohl spezial- als auch generalpräventive Wirkung, wobei wir einsehen, dass die heutige Fassung von Art. 65 Abs. 3 SVG durchaus verbesserungswürdig ist, da sie verschiedene Ungereimtheiten aufweist, die ausgemerzt werden müssen.</p> <p>Für die Verkehrssicherheit wäre es wichtig, dass für alle vergleichbaren Verkehrsregelverletzungen –z. B. auch für entsprechend eingestufte Widerhandlungen infolge Unaufmerksamkeit und Ablenkung – dasselbe gilt.</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

Aus Sicht des SFV ist es für die Unfallprävention zwingend angezeigt, den Menschen und menschliches Verhalten wieder vermehrt in den Mittelpunkt der Unfallprävention zu stellen. Dies bedingt auch, dass solches Fehlverhalten und dessen Risiken in der Fahraus- und obligatorischen -weiterbildung Platz finden können. Repressionen dienen der Verkehrssicherheit langfristig weniger, da sie im Gegensatz zur Schulung und pädagogisch-professionellen Fahraus- und -weiterbildung nur mangelhaft Wirkung entfalten. Entsprechend muss der Fahraus- und -weiterbildung in Zukunft mehr Gewicht beigemessen werden und nicht technischen Repressionsmassnahmen.

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben?

(Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Alkohol-Wegfahrsperrern machen aus Präventionssicht Sinn. Sie müssen für eine präventive Wirkung aber anders als vorgesehen eingesetzt werden. So, wie dies für die Alkohol-Wegfahrsperrern im Massnahmen-Paket «Via sicura» ursprünglich vorgesehen war, sind sie eine zusätzliche Verschärfung für Alkohol-Delinquente. Wenn sie dagegen als Massnahme eingesetzt würden, wodurch die Dauer eines Fahrausweisentzugs aufgrund von Alkohol-Delikten vermindert werden könnte, hätten Alkohol-Delinquente eine zusätzliche Motivation, ihr Verhalten so schnell wie möglich zu verändern. Zudem sind unterstützende Massnahmen wie FiaZ-Kurse unter diesem Aspekt zwingend notwendig, sehr sinnvoll und deshalb beizubehalten.

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aktuell gilt das Sonntagsfahrverbot an allen Sonntagen und an den folgenden Feiertagen: Neujahr, Karfreitag, Ostermontag, Auffahrt, Pfingstmontag, 1. August, Weihnachten sowie 26. Dezember, wenn Weihnachten nicht auf einen Montag oder Freitag fällt. Wird in einem Kanton oder Kantonsteil einer dieser Tage nicht gefeiert, so gilt dort auch das Sonntagsfahrverbot <u>nicht</u>.</p> <p>Die heutige Regelung berücksichtigt damit übermässig regionale und kulturelle Unterschiede, was kaum mehr zweckdienlich ist. Zudem hat der Bund überdies bereits heute die Möglichkeit, in Notlagen hiervon abzuweichen.</p> <p>Unter diesen Voraussetzungen macht es Sinn, diese Kompetenzen auf SVG-Stufe klar zu regeln und dem Bundesrat zu übertragen. Im Wissen um die politische Brisanz der Thematik im Kontext der allgemeinen verkehrs- und verlagerungspolitischen Diskussionen schlagen wir vor, dass der Rahmen, in denen der Bundesrat diese Kompetenz nutzen kann, jedoch auf Gesetzesstufe bereits genauer definiert wird (kein Freipass für eine generelle Aufweichung). Hierbei müsste wohl durchaus auch eine generelle Verkürzung des Nachtfahrverbotes (ev. auf besonders belasteten Strecken) in Erwägung gezogen werden (z.B. um ein Stunde, vom 05.00 auf 04.00 Uhr bis 22.00 Uhr), um so den morgendlichen Pendlerverkehr zu entlasten.</p>		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Angesichts des heute schon grassierenden (kommunalen) «Wildwuchses» im Bereich der Umsetzung der Signalisationsvorschriften macht es absolut keinen Sinn, einer weiteren Abweichung diesbezüglich noch weiter Vorschub zu leisten – auch nicht in baulicher Hinsicht. Einheitliche Regelungen und Ausgestaltungen der Strassenräume tragen zu mehr Verkehrssicherheit bei und erleichtern die Fahrausbildung.</p>		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist nicht einsehbar, wieso Verkehrsteilnehmende aufgrund ihres Fahrzeuges bezüglich Strafmass unterschiedlich beurteilt werden sollen. Vielmehr soll gleiches Fehlverhalten unabhängig des Fahrzeuges gleich bestraft werden.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Zum einen bleibt völlig unklar, was unter «besonderen Fällen» in Zukunft verstanden werden wird. Entsprechend müsste dies auf Gesetzesstufe klarer definiert werden, bevor eine solche Delegation erfolgen kann.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. insbesondere auch unsere Stellungnahme zum Wiener Abkommen.</p>		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für Ihre Einladung zur Stellungnahme zur «Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen».

Wir reichen unsere Stellungnahme nicht über die Vernehmlassungsunterlagen ein, da wir ein grundsätzliches Anliegen bezüglich SVG IIa. «Automatisiertes Fahren» haben und dieses Thema in den Vernehmlassungsunterlagen nicht aufgeführt ist:

Der Bereich automatisiertes Fahren wird in Zukunft massiv an Bedeutung gewinnen. Um zukünftige Kompatibilitätsprobleme zu vermeiden und den Import von autonomen Fahrzeugen nicht unnötig zu erschweren, würden wir es begrüßen, wenn die Schweiz mit der Festlegung von Verordnungen zuwartet, bis die offiziellen gesetzlichen Regelungen der EU in diesem Bereich bestehen, um sich danach an den Regelungen der EU zu orientieren.

Wir lehnen daher ein Vorpreschen der Schweiz in der Gesetzgebung ab und empfehlen, zeitnah die europäischen Normen zu übernehmen.

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Pierre-Alain Rom
Geschäftsführer

AGRAMA
Bern, 2.–6.12.2021

Schweizerischer Landmaschinen-Verband
Association suisse de la machine agricole
Museumstrasse 10 – Postfach 106 - 3000 Bern 6
Tel.: 031 368 08 60
E-Mail : info@slv-asma.ch

www.agrama.ch / info@agrama.ch



Bundesamt für Strassen
3003 Bern

per E-Mail:
svg@astra.admin.ch

Bern, 2. Dezember 2020

1 | 2

Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken und für die Möglichkeit, zur im Betreff erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können. Unsere Bemerkungen zu den einzelnen Vorschlägen, Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen **entnehmen Sie bitte direkt den beiliegenden Fragebogen**.

Grundsätzlich lässt sich aus Sicht des Transportgewerbes festhalten, dass die Vorlage wichtige Anliegen des Strassengüterverkehrs aufgreift und insgesamt praktikable Lösungen vorschlägt. Vor allem die geplanten, weitreichenden Förderungsmassnahmen in Bezug auf das Gesamtgewicht von Fahrzeugen mit alternativen oder emissionsfreien Antriebssystemen sowie die Anpassungen in Bezug auf die Länge von Fahrzeugen mit aerodynamisch günstiger Formgebung oder mit Wasserstoff/Brennstoffzellenantrieb befürworten wir. Diese Massnahmen werden dazu beitragen, die Bereitschaft der Fahrzeughalter für Investitionen in alternative Fahrzeugkonzepte zu erhöhen.

Dennoch möchten wir gleichzeitig auf die (nicht nur von der ASTAG vertretene) Technologieneutralität betreffend Antriebssysteme aufmerksam machen, denn sie wird in den hier vorgeschlagenen SVG- und Ordnungsrevisionen nur teilweise angegangen. Technologieneutral bedeutet, dass es unerheblich ist, mit welcher Technologie das Ziel, insbesondere das CO₂-Reduktionsziel, erreicht wird. Ausschlaggebend ist einzig, dass die Energie aus sauberer und regenerativer, heisst aus nichtfossiler Quelle stammt. Erfüllt ein Antriebssystem diese Voraussetzung, so ist es im Idealfall CO₂-neutral, und zwar gleichgültig, ob es auf flüssige Treibstoffe (Benzin, Diesel in synthetischer Form), auf Gas (CNG, LNG, LPG in Form von Biogas), Strom (Wind-, Wasser-, Sonnenkraft) oder auf Wasserstoff zurückgreift. Wir erwarten, dass dieser Aspekt ("Well to Wheel") künftig mehr Beachtung erfährt und geeignete Förderungsmassnahmen ergriffen werden – selbstverständlich mit Augenmass und ohne die nach wie vor in grosser Zahl verbreiteten, ständig weiterentwickelten, konventionellen Antriebssysteme zu benachteiligen und mithin die Schweizer Wirtschaft zu schädigen!

2|2 Ansonsten bedanken wir uns für die weitsichtigen Umsetzungsvorschläge des Bundesrates – speziell auch was die vorbereitenden gesetzlichen Massnahmen zur Regulierung des automatisierten Fahrens anbelangt – und hoffen, dass unsere Anliegen sowohl in der Botschaft ans Parlament als auch in den Ausführungsverordnungen Berücksichtigung finden.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



SR Thierry Burkart
Zentralpräsident



Reto Jaussi
Direktor



André Kirchhofer
Vizedirektor



Gallus Bürgisser
Vizedirektor

Beilagen:

- Fragebogen SVG
- Fragebogen Verordnungen



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG Wölflistrasse 5 3000 Bern 22
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Sieben Jahre nach der Einreichung ist die Umsetzung dieser Motion überfällig!</p> <p>Wie in den Erläuterungen ausgeführt (vgl. S. 16, Ziff. 1.3.2.2), müssen die Modalitäten für eine unkomplizierte Ab- und Auflastung nun auf Verordnungsstufe festgelegt werden. Weshalb dies im vorliegenden SVG- Revisionspaket, das ja eine Änderung der VTS mitumfasst, nicht gleichzeitig getan wird, können wir nicht nachvollziehen.</p> <p>Antrag: Die Modalitäten der Ab- und Auflastung sind in die aktuelle VTS-Revision (oder an anderer, passender Stelle) aufzunehmen. Leitschnur und von zentraler Bedeutung ist die unkomplizierte, rasche und kostengünstige Umsetzung der Gesamtgewichtsänderung. Zudem muss – natürlich in Rücksicht auf die noch zu beschliessende und in Kraft zu setzende SVG-Grundlage – eine möglichst rasche Inkraftsetzung der Ausführungsbestimmungen angestrebt werden, damit die Transportbranche von den Verbesserungen umgehend profitieren kann.</p>		

--	--

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie im erläuternden Bericht erwähnt, spricht heute mit Blick auf die Verkehrssicherheit nichts mehr gegen die Durchführung von Rundstreckenrennen mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Deshalb gehen wir davon aus, dass nicht nur E-Rennen bewilligungsfähig sind, sondern auch Rennen mit ausschliesslicher oder zumindest teilweiser verbrennungsmotorischer Antriebstechnologie (Hybrid, Gas, Wasserstoff etc.). Das Erfordernis des Umweltschutzes gemäss Art. 53 Abs. 1 E-SVG stünde solchen Rennen jedenfalls nicht entgegen.		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aus sachlichen und verfahrensökonomischen Gründen unterstützen wird die Änderungskompetenz des Bundesrats für die im E-SVG namentlich aufgelisteten internationalen Abkommen.</p> <p>Äusserst wichtig im Zusammenhang mit dem Landverkehrsabkommen und für den Bundesrat nicht verhandelbar ist das Kabotageverbot. Es ist unantastbar, was in Art. 106a Abs. 3 E-SVG denn auch eindeutig zum Ausdruck kommt. Daran muss unbedingt festgehalten werden, andernfalls – Absatz 3 findet in der vorgeschlagenen Form nicht Eingang in die Botschaft ans Parlament – wir Art. 106a E-SVG integral ablehnen.</p> <p>Die Möglichkeit einer Kompetenzdelegation des Bundesrates ans ASTRA (Art. 106a Abs. 4 E-SVG) erachten wir jedoch als zu weitreichend und als zu offen formuliert, insbesondere was den zweiten Satz betrifft ("Er [der Bundesrat] berücksichtigt dabei die Tragweite der Änderungen"). Immerhin geht es hier um bedeutsame völkerrechtliche Verträge, für deren Abschluss und Anpassungen die verfassungsmässigen Zuständigkeiten (vgl. Art. 166 BV) nicht ohne Not durchbrochen werden dürfen.</p> <p>Antrag: Art. 106a Abs. 4 E-SVG streichen.</p>		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		



SVLT

Schweizerischer Verband für Landtechnik

ASETA

Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture

Frau
Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen
Departements für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)

3003 Bern

Elektronischer Versand
svg@astra.ch

5223 Riniken, 9. Dezember 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,
sehr geehrte Damen und Herren

Gerne benutzen wir die Möglichkeit, zu der in der Betreffzeile erwähnten Thematik Stellung beziehen zu können.

Der Schweizerische Verband für Landtechnik (SVLT) ist die Dachorganisation von 23 Sektionen und zählt rund 20000 Mitglieder. Der Verband vertritt die Interessen der Schweizer Landwirte und Lohnunternehmer in allen Fragen der Landtechnik, ob diese nun «off-road» oder «on-road» unterwegs sind. Unserem Verband ist es weiter ein Anliegen, dass die Landwirtschaft nachhaltig betrieben wird und unnötige Emissionen, wenn immer möglich, vermieden werden. Gleichzeitig setzt sich der SVLT aber auch für eine produzierende Schweizer Landwirtschaft ein, die mit einem hohen Selbstversorgungsgrad die Schweizer Bevölkerung mit gesunden und sicheren Lebensmitteln versorgen kann und den einheimischen Landwirten ein ausreichendes Einkommen ermöglicht.

Im vorliegenden Revisionsentwurf zum Strassenverkehrsgesetz und zum Ordnungsbussengesetz sind der SVLT und seine Mitglieder nur marginal betroffen. Insgesamt werden die Revisionsvorschläge begrüsst, bei einigen wenigen Fragen haben wir eine ablehnende Haltung mit entsprechender Begründung eingenommen. Die Details dazu entnehmen Sie bitte den beiden Fragebogen, die diesem Brief angehängt sind.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit dieser Stellungnahme und hoffen, dass unsere Eingaben gebührende Beachtung finden.

Mit freundlichen Grüßen

Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT
Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA

Handwritten signature of Werner Salzmann in blue ink.

SR Werner Salzmann
Präsident
werner.salzmann@gmx.ch

Handwritten signature of Dr. Roman Engeler in blue ink.

Dr. Roman Engeler
Direktor
roman.engeler@agrartechnik.ch

Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton X Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Schweizerischer Verband für Landtechnik (SVLT) Ausserdorfstrasse 31 5223 Riniken
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? <i>(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)</i>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Ohne Zustimmung des Eigentümers darf der Zugang zu gespeicherten Daten nicht gewährt werden.</p>		

<p>7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperren und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
svg@astra.admin.ch

Bern, 11.12.2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zu obengenannter Sache Stellung zu nehmen, danken wir Ihnen.

Wir begrüssen die Bereitschaft, umweltfreundliche Mobilität zu fördern und begrüssen die Offenheit gegenüber neuartigen Technologien. Auf dem elektrischen Antrieb basierende Mobilitätskonzepte, insbesondere bei der Logistik, sind zudem sehr geräuscharm. Der Mehrwert ist vor allem im urbanen Raum gross. Wir unterstützen das Bestreben, Transport- und Logistikkonzepten mit alternativen Antrieben bessere Rahmenbedingungen zu verschaffen.

Hingegen stellen wir uns klar gegen die Erweiterung der Helmtragepflicht auch auf langsame eBikes. Dies aus folgenden Gründen:

- Die Helmtragepflicht schadet dem Erfolg und der Nutzerfreundlichkeit von Bikesharing-Systemen, die nur dann funktionieren, wenn der Zugang hürdenfrei und ohne Bedarf an weiterer Ausrüstung erfolgen kann. Bislang ist nicht bekannt, dass Veloverleihsysteme mit Helmpflicht auch nur annähernd gleich grosse Nutzerzahlen generieren konnten
- Gerade Spontannutzungen sind für den Erfolg von sog. freefloating-Sharingkonzepten entscheidend. Diese Nutzungen werden mit der Helmtragepflicht massiv zurückgehen.
- Die Helmtragepflicht stellt für den Sharing-Betreiber Mehrkosten wie auch erheblichen Mehraufwand dar. Gerade in Zeiten von Corona müssen Helme zusätzlich desinfiziert werden. Das Sharing von Helmen bringt somit ein zusätzliches Gesundheitsrisiko mit sich.
- Auch ohne Corona ist das Helm-Sharing mit Hygienebedenken seitens der Nutzer verbunden.
- Der Anteil an Velofahrern mit Helm (auch für langsame eBikes) ist auch ohne gesetzliche Vorgabe gross. Der durch die Verpflichtung geringe Gewinn an Sicherheit steht in keinem sinnvollen Verhältnis zur grossen weiteren Hürde für das Fahrradfahren und der Veloförderung in der Schweiz.
- Zur Verbesserung der Sicherheit der Velofahrenden ist primär die Verkehrsinfrastruktur verbessern. Wichtige Handlungsebenen sind dabei die Entflechtung der Verkehre und die Beruhigung des motorisierten Verkehrs.

Die vom Bund vorgesehene Einführung der Helmpflicht wäre hier deshalb völlig kontraproduktiv.

Ein Themenbereich, den wir in der vorgeschlagenen Gesetzesrevision vermissen, ist die Erleichterung der Zulassungsregeln für Schwerlastenräder für den professionellen Einsatz. Gerade bei der Logistik ist das Potential von Lastenrädern beträchtlich. Leise, emissionsfrei und platzsparend fügen sie sich perfekt in eine nachhaltige städtische Umwelt ein.. In den Fussgängerzonen der Innenstädte, aber auch in vielen Strassenräumen mit Parkplatzknappzeit sind Lieferbedingungen für Lieferwagen nicht optimal: Der Zugang ist nur in engen Zeitfenstern und teilweise mit weiteren Auflagen möglich, Platz ist generell knapp. Eine Alternative zum Einsatz



von Lieferwagen sind zwei- oder dreirädrige Lieferfahrzeuge wie Velos und E-Bikes mit Anhängern, Cargobikes, Trikes etc. Solche Fahrzeuge ermöglichen, die Infrastruktur für den rollenden und ruhenden Verkehr effizienter zu nutzen.

Viele der emissionsarmen Lieferfahrzeuge für den (städtischen) Güterverkehr wie grössere Cargobikes, Trikes oder Anhänger mit elektrischer Unterstützung (Power Trailer) sind in der Schweiz nach heutigen VTS nicht ohne Typengenehmigung zulässig. Wird die zulässige max. Breite von 1 Meter oder das maximale Gesamtgewicht von 200 Kilogramm übertreten, werden Cargo-Bikes nicht als Motorfahrrad zugelassen. Die Fahrzeuge müssen zeitintensiv und teuer nachgerüstet oder umgebaut werden um in den nächst höheren Standard der Kleinmotorräder zu passen. Motorisierte Anhänger sind ganz verboten. Die heutigen gesetzlichen Bestimmungen in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) und in der Verkehrsregelnverordnung (VRV) verhindern, dass in der Schweiz tätige Logistikunternehmen ihren Fuhrpark mit Fahrzeugtypen wie Cargobikes, Trikes oder Gespanne aus E-Bikes und Anhänger ergänzen. Anders ist die Situation im benachbarten Ausland, wo genau diese Fahrzeuge in der effizienten und emissionsarmen Güterlogistik eine zunehmend wichtige Rolle spielen.

Damit grössere Cargo-Bikes in die bestehenden Logistikprozesse integriert werden können, müssen die Fahrzeuge gross genug sein, um Wechselbehälter oder Standard-Ladeträger wie Europaletten (mit 80x120cm Umfang) aufzunehmen. Damit eine angemessene Stabilität und Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann, müssen die Fahrzeuge mehrspurig und breiter sein, als es die heutigen Gesetze in VTS und VRV zulassen. Die Motorisierung der Anhänger ist zwingend, so dass diese für die Logistik interessante Last transportieren können. Zusammenfassend besteht aus Sicht einer nachhaltigen City Logistik bei den nachfolgenden Punkten Handlungsbedarf:

- Motorfahrräder können auch mehrspurige Fahrzeuge sein
- Einspurige Motorfahrräder mit Elektroantrieb und Tretunterstützung dürfen bis zu 1.00 Meter, mehrspurige Fahrzeuge bis zu 1.20 Meter breit sein.
- Anhänger an Fahrrädern dürfen mit der Ladung höchstens 1.20 Meter breit sein.
- Aufhebung des maximal zulässigen Gesamtgewichts, beziehungsweise Anhebung des Gesamtgewichts auf mind. 450 kg.
- Fahrradanhänger dürfen über eine eigene Elektro-Unterstützung verfügen.

Motorfahrräder können ohne Einschränkungen für den Transport von Personen eingesetzt werden, sofern dies nicht gewerbsmässig geschieht.

Was uns bei der Umsetzung dieser Änderungen ganz wichtig erscheint: Bereits eine Heraufsetzung des Gesamtgewichts auf 450kg wäre ein erster zentraler Schritt, damit zukunftsgerichtete Cargobike-Konzepte in der Schweiz eingesetzt werden könnten. Falls andere Punkte noch mehr Abklärungen erfordern, sollte diese Erleichterung deshalb in unseren Augen unbedingt auch losgelöst von weiteren Forderungen in der aktuellen Revision vollzogen werden.



Beim automatisierten Fahren unterstützen wir die Delegation der Kompetenzen an den Bundesrat und ans ASTRA, sofern die Markteinführung von automatisierten Verkehrssystemen vereinfacht und auf Basis des elektrischen Antriebes erfolgen kann.

Des Weiteren möchten wir den Bundesrat dazu auffordern, die Weiterentwicklungen im Bereich der Regulierung des berufsmässigen Personentransports in der Schweiz zielgerichtet voranzutreiben. Entsprechend sollten die Umsetzung der Motionen 16.3066, 16.3068 und 17.3924 nicht aus der vorliegenden SVG-Revision herausgenommen oder durch einen weiteren Bericht verzögert werden.

Die Auflastung der Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben erachten wir als zielführend. Nutzfahrzeuge und insbesondere Schwerlastfahrzeuge verursachen aufgrund des Gewichtes und überdurchschnittlichen täglichen Einsatzdauer hohe CO₂-Emissionen. Die beschleunigte Marktpenetration vor allem von elektrischen Fahrzeugen erzeugt deshalb grosse Wirkung, ist aber unterstützungsbedürftig. Die vorliegenden und vorgeschlagenen Anpassungen sollten deshalb mit finanzieller Förderung für Ladeinfrastrukturen ergänzt werden. Elektrische und emissionsarme Logistik wird für die Transportbranche vor allem dann attraktiv, wenn sie nicht zusätzlich mit Infrastrukturkosten belastet werden.

Besten Dank für die wohlwollende Prüfung und die Eingangsbestätigung unserer Position.
Bei Unklarheiten oder weiteren Auskünften stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Beste Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "K. Romang".

Krispin Romang
Geschäftsführer Swiss eMobility

Beilage: Fragekatalog





Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Président central
Tél. +41 58 827 34 07
Fax +41 58 827 50 26
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

Madame la Présidente
Simonetta Sommaruga
Présidente de la Confédération
Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
3003 Berne

Envoi électronique : svg@astra.admin.ch

Vernier/Genève, le 11 décembre 2020

Procédure de consultation : Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, vous remercie pour la possibilité donnée de se prononcer sur le projet fédéral susmentionné et vous prie de trouver ci-après sa prise de position.

De manière générale, le TCS soutient les divers projets soumis à consultation qui permettent l'amélioration de la sécurité routière pour tous les usagers du trafic, le développement de nouvelles technologies et la promotion des modes de propulsions respectueux de l'environnement. Vous trouverez des commentaires plus détaillés ci-après sur quelques questions prioritaires pour le TCS, ainsi que les deux questionnaires dûment remplis.

1. Pour améliorer la sécurité de tous les usagers du trafic

Le TCS s'engage depuis de nombreuses années en faveur de la sécurité routière. Cet engagement se fonde sur deux piliers complémentaires; l'éducation et la prévention

Soutien aux diverses adaptations des mesures du programme Via Sicura

En 2013, le programme d'action de la Confédération Via Sicura a été mis en vigueur avec l'objectif de renforcer la sécurité routière et de réduire drastiquement le nombre de victimes sur la route (personnes tuées et grièvement blessées). Selon un premier bilan du Conseil fédéral en 2016, le programme Via Sicura présente des résultats positifs trois ans après l'entrée en vigueur des premières mesures (notamment grâce à l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool pour les nouveaux conducteurs et les chauffeurs professionnels, l'obligation de circuler avec les phares allumés en journée pour les véhicules automobiles, la réglementation des délits de chauffard ainsi que les mesures d'infrastructure). Le nombre de personnes tuées et de personnes grièvement blessées a fortement diminué, et ce malgré la croissance du trafic routier.

Cependant, toujours selon l'évaluation du Conseil fédéral, le programme Via Sicura peut être optimisé par l'adaptation des trois mesures suivantes, qui font l'objet de la présente consultation :

1. La réglementation concernant les délits de chauffard doit être corrigée, en prévoyant une marge d'appréciation pour le juge dans les cas de négligence, en supprimant l'obligation pour le juge de prononcer une peine privative de liberté d'un an au minimum et en réduisant la durée minimale de retrait du permis.
2. L'obligation de recours des assureurs prévue à l'article 65 alinéa 3 LCR doit être transformée en un droit de recours.
3. Les mesures relatives aux enregistreurs de données pour les conducteurs coupables d'excès de vitesse, et aux éthylomètres antidémarrage doivent être abandonnées.

Le TCS soutient ces trois modifications, qui permettent de rendre le programme Via Sicura plus efficace et plus proportionné, en corrigeant les excès.

En ce qui concerne les **mesures à l'encontre des chauffards**, le juge doit avoir la possibilité d'appliquer un principe central du droit pénal suisse, y compris dans les cas de délit de chauffard, à savoir que toute infraction doit être jugée sur la base d'une évaluation des circonstances. Il ne s'agit pas d'épargner les chauffards, mais de donner la possibilité de prononcer des peines plus légères, dans certaines circonstances particulières. L'extrême sévérité du système actuel conduit à des résultats parfois totalement excessifs, notamment envers les conducteurs qui n'ont aucun antécédent d'infraction routière.

Le TCS salue la **transformation de l'obligation de recours** des assureurs privés, en un **droit de recours**. Il s'était déjà opposé à cette dernière mesure, estimant qu'elle pouvait avoir de lourdes conséquences financières et sociales sur les usagers fautifs et ce, sans aucun bénéfice pour la sécurité routière. La modification propose ainsi de revenir à la situation qui prévalait avant l'introduction du programme Via Sicura ; les assureurs pourront toujours se retourner contre le responsable d'accident en cas de dommages résultant d'une négligence grave.

Finalement, le TCS est favorable à la proposition du Conseil fédéral de **renoncer à l'utilisation des d'éthylomètres anti-démarrage et des enregistreurs de données**. Le groupe de personnes concernées (les récidivistes) semble très restreint (selon le rapport explicatif du Conseil fédéral) alors que les coûts de développement et d'exploitation de ces mesures sont très élevés.

Soutien à l'obligation de circuler avec les feux diurnes pour les vélos électriques lents et rapides

L'évaluation de Via Sicura du Conseil fédéral, mentionnée précédemment, a également démontré qu'une extension aux vélos électriques de l'obligation de circuler de jour avec les phares allumés, déjà en vigueur pour les véhicules automobiles, permettrait d'améliorer la sécurité routière. Dans le cas des véhicules automobiles, cette mesure les a rendus plus visibles par tous les autres usagers de la route qui peuvent ainsi réagir plus facilement à des situations dangereuses.

Le TCS soutient la proposition du Conseil fédéral de la présente consultation d'introduire également une obligation de l'usage diurne des phares pour les vélos électriques. Cette mesure se justifie notamment par la croissance du parc de vélos électriques ainsi que de la hausse du nombre d'accidents graves pour cette catégorie d'usagers. Les conducteurs de vélos électriques sont des usagers vulnérables dans le trafic.

Soutien à l'obligation du port du casque pour les conducteurs d'e-bikes lents et de trottinettes électriques

La hausse du nombre d'accidents graves avec des conducteurs de vélos électriques est une préoccupation centrale du TCS. Il s'agit d'un des problèmes les plus importants de sécurité sur les routes suisses. Entre 2011 et 2018, le nombre de personnes victimes d'un accident grave avec un vélo électrique a presque quintuplé ; en 2018, il y avait pratiquement un accident grave par jour avec un vélo électrique (321 conducteurs tués ou grièvement blessés).

Pour des raisons de sécurité évidentes, le TCS soutient l'obligation du port du casque pour les conducteurs d'e-bikes lents et de trottinettes électriques. La catégorie de conducteurs de vélos électriques lents est actuellement la catégorie la plus fortement concernée par les accidents graves impliquant des vélos électriques (Sur 321 conducteurs tués ou grièvement blessés en 2018, 236 étaient des conducteurs de vélos électriques lents, alors que seuls 85 circulaient avec un vélo électrique rapide).

Soutien à de nouvelles sanctions pour les conducteurs d'e-bikes et cyclomoteurs

Le TCS soutient l'introduction de nouvelles sanctions pour les conducteurs d'e-bikes et cyclomoteurs, liées à l'introduction de nouvelles obligations (usage diurne des phares, port du casque, respect des limitations). Lorsque de nouvelles obligations sont introduites, il est juste de prévoir des sanctions en cas de non-respect de ces obligations. Le TCS approuve également les montants forfaitaires proposés.

2. Pour permettre le développement de la conduite automatisée et des nouvelles technologies

Le TCS soutient les délégations de compétences dans le domaine de la conduite automatisée (et des nouvelles technologies) au Conseil fédéral et à l'OFROU. Il salue de la volonté du Conseil fédéral et de l'OFROU de favoriser et d'intégrer rapidement les nouvelles technologies d'automatisation ainsi que de permettre des essais de conduite automatisée. De tels essais permettront d'évaluer les besoins et d'adapter constamment les bases légales en fonction des réalités du terrain.

L'automatisation des véhicules constituera un enjeu important pour la mobilité du futur. A l'heure actuelle, il est difficile de se faire une idée précise de ce qui sera effectivement proposé sur le marché, et à quelle échéance. Le développement des nouvelles technologies, dont l'évolution est rapide et incertaine, passe par un cadre réglementaire flexible et des prises de décisions promptes. Pour cette raison, le TCS soutient les délégations de compétences au Conseil fédéral et à l'OFROU, leur permettant ainsi de réagir rapidement en fonction des développements et de transposer également plus facilement dans le droit suisse des modifications opérées à un niveau international. Il s'agit d'une approche pragmatique et pertinente. Cependant, il est impératif pour le TCS que les **projets d'ordonnances du Conseil fédéral fassent systématiquement l'objet d'une procédure de consultation (audition)** auprès des autorités et des milieux intéressés.

Cette approche de réglementation et de dérogation aux principes de la loi sur la circulation routière par voie d'ordonnance ne peut toutefois être que transitoire, pour encadrer la phase initiale du déploiement des véhicules autonomes. Les principes devront ensuite être ancrés dans la loi. Par ailleurs, sur la base des expériences qui seront acquises, il conviendra d'évaluer si d'autres adaptations du cadre légal s'imposent, tout particulièrement s'agissant des questions de responsabilité civile, de responsabilité des constructeurs de véhicules et/ou des logiciels de conduite automatisée, d'assurance et de protection et maîtrise des données par les détenteurs et les conducteurs.

3. Pour encourager la promotion des modes de propulsion respectueux de l'environnement

Le TCS soutient les diverses propositions de modifications de poids et de dimensions autorisées des véhicules lourds pour favoriser les nouvelles technologies plus respectueuses de l'environnement, ainsi que la possibilité donnée au Conseil fédéral d'adapter les normes par voie d'ordonnance. L'objectif de ces dispositions vise à ne pas impacter les capacités de chargement des véhicules dotés de systèmes de propulsion alternatifs ou à émissions nulles ainsi que des véhicules possédant des cabines aérodynamiques, et ainsi de faciliter la mise sur le marché de véhicules plus efficaces.

Le TCS souhaite que le développement des nouvelles technologies passe non seulement par une amélioration matérielle des véhicules, mais également par une amélioration des conditions-cadres infrastructurelles (par exemple : un développement d'un réseau dense de bornes de recharge rapides ainsi que des accès non discriminatoires aux bornes de recharge).

Finalement, d'un point de vue de sécurité routière, il semble judicieux, pour le TCS, de sensibiliser les conducteurs des véhicules « alourdis » sur les effets d'un surplus du poids du véhicule, par exemple, sur le déplacement du centre de gravité.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.



Touring Club Suisse



Peter Goetschi
Président central

Annexes :

- *Questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordres*
- *Questionnaire relatif à la révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)*

Questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Touring Club Schweiz Chemin de Blandonnet 4 1214 Vernier
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

1. Acceptez-vous l'insertion dans la LCR d'une disposition selon laquelle le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée ? <i>(art. 9, al. 2^{bis}, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

2. Conduite automatisée

2. Approuvez-vous la définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation ? <i>(art. 25a, al. 1, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

<p>3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule visé à l'art. 31, al. 1, LCR ? (art. 25a, al. 2, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

<p>4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours ? (art. 25a, al. 3, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

<p>5. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25a, al. 4 (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25a, al. 4, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

<p>6. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25b (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25b du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Soutien de principe sous la réserve déjà exprimée de manière générale de la mise en consultation (audition) des ordonnances ayant trait à la conduite automatisée. Dans ce		

contexte en particulier, l'accès par les autorités d'exécution ou des tiers aux données des enregistreurs doit être conditionné à un intérêt public ou privé clairement identifiable (finalité de l'accès) et délimité, ce qui doit pouvoir être débattu par les milieux intéressés, tout comme l'étendue et les modalités de cet accès.

7. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25c (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25c du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

8. Acceptez-vous que l'Office fédéral des routes (OFROU) puisse autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation ? (art. 25d du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ? (art. 105 ^{bis} du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Mise en œuvre d'interventions parlementaires

3.1 Motion 15.3574 – Annulation du permis de conduire à l'essai

10. Acceptez-vous que désormais seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive ? (art. 15a, al. 3 et 4, du projet LCR)		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Le TCS soutient cette proposition qui permet d'atténuer certaines incohérences et une rigueur excessive du système actuel, sans remettre en question les fondements du permis à l'essai.</p>		

3.2 Motion 13.3572 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

11. Acceptez-vous que le détenteur puisse faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès de l'autorité d'exécution cantonale ? (art. 9, al. 2 ^{bis} et 3 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3 Motion 17.3632 – Adaptation du programme Via sicura

3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards

12. Acceptez-vous que les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les « délits de chauffard » ? (art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Le TCS soutient cette proposition ; l'extrême rigidité du système actuel a conduit à des résultats parfois totalement excessifs, notamment envers des conducteurs qui n'ont aucun antécédent d'infraction routière. Les adaptations prévues redonnent la marge d'appréciation nécessaire aux autorités pour adapter la sanction à la situation concrète et aux risques pris par le conducteur, tout en maintenant la possibilité de sanctionner très durement les conducteurs qui se sont comportés de manière particulièrement dangereuse pour les autres usagers, ou ceux qui ont des antécédents.</p>		

<p>13. Acceptez-vous que la peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, soit abrogée ? (art. 90, al. 3, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Le TCS soutient cette proposition (v/remarque de la question 12)</p>		
<p>14. Acceptez-vous que le permis de conduire doive être retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois ? (art. 16c, al. 2, let. a^{bis}, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Le TCS soutient cette proposition (v/remarque de la question 12)</p>		

3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

<p>15. Acceptez-vous qu'en cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur ne soit plus tenu de se retourner contre la personne fautive ? (art. 65, al. 3, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Le TCS soutient cette proposition; une obligation de recours n'apporte rien en termes de sécurité et peut sérieusement préjudicier la situation financière de l'auteur, qui devra déjà subir les conséquences (et les frais) d'une procédure administrative et d'une procédure pénale.</p>		

3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)

16. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès de vitesse ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 1, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le TCS soutient l'abandon de l'utilisation d'enregistreurs de données ; comme le relève le Conseil fédéral, cette mesure coûteuse ne concerne qu'un trop petit nombre de conducteurs pour apporter une plus-value intéressante pour la sécurité routière.		

17. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 2, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le TCS soutient l'abandon de l'utilisation des éthylomètres anti-démarrage ; comme le relève le Conseil fédéral, cette mesure coûteuse ne concerne qu'un trop petit nombre de conducteurs pour apporter une plus-value intéressante pour la sécurité routière.		

4. Autres révisions nécessaires

4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

18. Acceptez-vous qu'il soit mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? (art. 2, al. 2, du projet LCR)

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.2 Aménagement des passages pour piétons

19. Acceptez-vous que l'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons soit abrogée ? (art. 6a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le TCS soutient cette proposition qui ne concerne que les passages pour piétons. Il faut cependant éviter des aménagements de moins en moins uniformes, notamment concernant les marquages et les signalisations utilisées dans les zones 30 et les zones de rencontre, qui peuvent préteriter gravement la sécurité des piétons et provoquer l'incompréhension des automobilistes.		

4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

20. Acceptez-vous que la compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations soumises à autorisation soit étendue ? (art. 52, al. 1 et 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.4 Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales

21. Acceptez-vous que la peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales ne soit désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté ?		
---	--	--

<i>(art. 99 du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le TCS soutient cette proposition ; la distinction au niveau des peines encourues est pertinente compte tenu de la dangerosité moindre de ces véhicules (vitesse et puissance limitées).		

4.5 Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder au cas par cas des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance

22. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers ? <i>(art. 106, al. 2^{bis}, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le TCS soutient cette proposition, mais souhaite une meilleure délimitation des cas particuliers.		

4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

23. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein ¹ ? <i>(art. 106a, al. 1, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

24. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile		
--	--	--

¹ RS 0.741.531.951.4

internationale ? La compétence de conclure de tels traités couvre les objets que le Conseil fédéral est autorisé à régler lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national) (art. 106a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.7 Extension de la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre aux personnes morales (modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre)

25. Acceptez-vous que la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre soit étendue aux personnes morales ? (art. 7, al. 1, du projet LAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Le TCS soutient cette proposition ; il n'y a aucune raison de dispenser les personnes morales de leur responsabilité pour les véhicules dont elles sont détentrices. Un véhicules d'entreprise ne doit en aucun cas procurer un avantage permettant d'éviter des sanctions ni entraîner des coûts supplémentaires pour mener une enquête de police.</p>		

Aarau, 10. Dezember 2020

Nein zur Helmpflicht für langsame Elektrovelos, Mitfahrende und Kinder

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir kontaktieren Sie bezüglich der laufenden Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsrechts. Der Branchenverband der Schweizer Fahrradlieferanten, velosuisse befürwortet das freiwillige Tragen eines Velohelms, lehnt aber die vorgeschlagene Pflicht ab. Dies aus folgenden Gründen:

Unfälle nehmen zu, weil mehr E-Bikes auf den Strassen verkehren

In den letzten Jahren haben die Unfälle mit Elektrovelos zugenommen. Medienberichte suggerieren, Elektrovelos seien besonders gefährlich. Das Bild täuscht. Die Unfallzahlen sind nicht im selben Mass angestiegen wie die Verkaufszahlen von E-Bikes (siehe die Zahlen auf der Webseite www.velosuisse.ch). Die grössere Anzahl Unfälle liegt schlicht daran, dass insgesamt mehr Menschen auf dem Elektrovelo unterwegs sind und dabei erst noch längere Strecken im Vergleich zum normalen Velo zurücklegen. In Bezug auf die gefahrenen Kilometer kann daher das E-Bike sogar als sehr sicheres Verkehrsmittel angesehen werden.

Komplizierter Vollzug und Schwächung der Eigenverantwortung

Die Helmpflicht bringt eine erhebliche Vollzugsproblematik mit sich. Die unterschiedlichen Tragpflichten für verschiedene, äusserlich kaum unterscheidbare Fahrzeugtypen einerseits und für verschiedene Altersgruppen andererseits erzeugen einen unverhältnismässigen Kontroll- und Administrativaufwand. Den Veloverbänden ist die Sicherheit der Velofahrenden wichtig. Sie setzen sich aber für die Eigenverantwortung ein.

Eine unverhältnismässige Massnahme

Heute beträgt die Tragquote bei den langsamen Elektrovelos bei den Erwachsenen 67% und bei den Jugendlichen ist sie mit 74% noch höher. Aus unserer Sicht steht der mögliche Sicherheitsgewinn durch ein Obligatorium in keinem Verhältnis zu den oben genannten Nachteilen und Risiken.

Bikesharing in Gefahr

Die Helmpflicht wäre der Todesstoss für E-Bike-Sharing Angebote wie z.B. Publibike. Bikesharing fördert das Velofahren. In Gebieten mit Helmpflicht funktioniert Bikesharing aber nicht. Denn die Meisten haben keinen Helm dabei und wollen keinen Leihhelm nutzen.

Helmpflicht hält vom Velofahren ab

Es ist ein erfreulicher Trend, dass dank dem E-Bike heute mehr Menschen Velofahren. Das entlastet die Strassen und ist gut fürs Klima. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen aber:

Eine Helmpflicht schreckt ab und führt ganz direkt dazu, dass weniger Menschen Velofahren. Damit riskieren wir, einen positiven und dringend nötigen Trend hin zum Velo zu ersticken. Dies schadet schlussendlich der Volksgesundheit und läuft den Klimazielen zuwider.

Nur scheinbar mehr Sicherheit durch Helmpflicht

Velohelme schützen vor den Folgen eines Sturzes auf den Kopf. Gerade schwere Unfälle sind allerdings selten die Folge von Stürzen, sondern in der Regel Kollisionen. Velohelme schützen in Kollisionen nur bedingt, da die Kräfte zu gross sind und sie meist Rotationsverletzungen verursachen, gegen welche der Helm nicht schützt. Die Helmpflicht bringt daher nur geringfügig mehr Sicherheit. Sie vermeidet keine Unfälle.

Helmpflicht ist nur Symptombekämpfung

Sicherheit wird durch gute Veloinfrastruktur erzielt. Auf niederländischen Strassen – wo die Velowege separat vom Autoverkehr geführt werden - sind rund 4x mehr Velos unterwegs. Obwohl dort die meisten ohne Helm fahren, ist das Risiko auf dem Velo zu sterben in der Schweiz drei Mal höher. Die Sicherheitsmassnahmen der Schweiz sollten prioritär darauf abzielen, Kollisionen zu verhindern, statt die Folgen von Stürzen zu lindern.

Aus diesen Gründen lehnt Velosuisse die Helmpflicht in allen drei vorgeschlagenen Formen ab: Sowohl für langsame E-Bikes, wie für Kinder und Jugendliche, wie auch für Mitfahrende auf dem Velo oder im Anhänger.

Die ausgefüllten Fragebögen finden Sie sodann in der Beilage.

Velosuisse



Dr. Marcel Boller
Präsident



Martin Platter
Geschäftsführer

Beilagen:

- Fragebogen Verordnungen
- Fragebogen SVG



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Velosuisse

Rain 64

5001 Aarau

velosuisse.ch

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **12.12.2020** an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist?
(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Velosuisse lehnt es aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen ab, dass eine solche Bestimmung generell eingeführt wird. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt meist die Erfahrung, um ohne weitere Zusatzausbildung Fahrzeuge mit höherem Gewicht und vor allem grösseren Abmessungen sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg usw.).

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Einheitliche Standards zur Bewilligung von Testfahrten automatisierter Fahrzeuge existieren bislang keine, was auf unterschiedliche Rechtslagen der einzelnen Länder, allen voran aber auf die Anerkennung der sogenannten Wiener Konvention für den Strassenverkehr zurückzuführen ist. Die Konvention wurde durch die UN-Konferenz in Wien (1968) erarbeitet und besagt, dass der Fahrer bzw. die Fahrerin immer die volle Kontrolle über sein/ihr Fahrzeug haben muss (Beherrschungspflicht). Mit autonomen Fahrzeugen wäre diese ursprüngliche Regelung nicht vereinbar gewesen. Deshalb wurde das Wiener Abkommen ergänzt, indem der entsprechende Passus (8. Artikel der Wiener Konvention) dahingehend erweitert wurde, dass automatisierende Systeme zulässig sind, unter der Bedingung, dass sie vom Menschen jederzeit abgeschaltet werden können. Nun sind Systeme, die das Führen eines Fahrzeuges beeinflussen, zulässig, wenn sie jederzeit vom Fahrer überstimmt oder abgeschaltet werden können. Die Änderung ist am 23. April 2016 in Kraft getreten.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass auch diese Bestimmungen noch weiter liberalisiert und dem technologischen Fortschritt angepasst werden wird. Bis dies der Fall ist und klarer wird, in welche Richtung die internationalen Bestimmungen gehen, stellt sich Velosuisse gegen Anpassung des schweizerischen Rechts und damit gegen jegliche Aufweichung der Beherrschungspflicht für Fahrzeuglenkende. Ein Schweizer Alleingang würde verkehrssicherheitsgefährdende Unsicherheiten schaffen und vor allem Fahrradfahrende einer unabsehbaren Gefahr aussetzen.</p> <p>Dieser Aspekt soll deshalb auf eine spätere Revision verschoben werden, wenn auch international mehr Klarheit über technische und rechtliche Standards insbesondere bezüglich der Haftungsfrage besteht.</p>		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Velosuisse ist angesichts der unter Punkt 3 geschilderten Unklarheiten nicht damit einverstanden, dass diese Kompetenzen einfach so dem Bundesrat übertragen werden. In einem ersten Schritt müsste klar definiert werden, dass sich solche Zulassungsvoraussetzungen nur auf bestimmte Strecken beziehen (keine generelle Zulassung zum Verkehr).		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Velosuisse wäre einverstanden, wenn zwingend die folgenden Mindestbedingungen erfüllt sind: 1. Der Fahrer hat eine Prüfung für das Führen eines autonomen Fahrzeugs bestanden, die seine Fähigkeit bescheinigt, entsprechend dem Grad der Autonomie das entsprechende Fahrzeug verantwortungsvoll und sicher lenken zu können; 2. die Datensicherheit gewährleistet ist; 3. die Sicherheit im Strassenverkehr, insbesondere in Bezug auf Velofahrende und Fussgänger jederzeit gewährleistet ist.		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Velosuisse kann der Abweichung von geltenden Bestimmungen zu Testzwecken zustimmen, wenn klare Rahmenbedingungen für die Abweichungen definiert und diese sowohl zeitlich wie räumlich begrenzt sind. Ebenfalls muss – als «conditio sine qua non» – klar geregelt sein, dass die Abweichungen von geltenden Bestimmungen immer nur mit allenfalls hiervon betroffenen Branchen nach Rücksprache und im Einverständnis mit den Fachorganisationen erfolgen.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Das heutige System wahrt die Verhältnismässigkeit nicht, und die Folgen sind schwerwiegend: Verfall des Führerausweises auf Probe, zwingende psychologische Untersuchung, Wartezeit von einem Jahr, bis erneut ein Lehrfahrausweis beantragt werden kann und Wiederholung der ganzen Ausbildung. Es ist gerechtfertigt, dass der Ausweis auf Probe nur verfällt, wenn die zweite Wiederhandlung schwer wiegt.		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Berücksichtigung der konkreten Umstände z.B. in Bezug auf Tages- und Verkehrssituation müssen in der Rechtsprechung wieder differenziert betrachtet werden dürfen.		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttätern der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Als mögliche Weiterentwicklung des bestehenden Rechts sehen wir allenfalls die Möglichkeit, dass die 24 Monate für krasse Delikte und Raserdelikte gemäss Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} SVG grundsätzlich beibehalten werden und zwingend immer mit einer Nachschulung verknüpft sein müssen (vgl. hiernach die Ausführungen zu den leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlungen), so dass eine Reduktion der Entzugsdauer erreicht werden kann. Die Entzugsdauer darf 12 Monate aber in jedem Falle nicht unterschreiten. Für diese Weiterentwicklung des bestehenden Rechts spricht, dass die Praxis gezeigt hat, dass nicht die Höhe des Strafmasses entscheidend ist, ob ein «Raser» aus seinem Delikt die notwendigen Lehren zieht oder nicht. Stattdessen müssen Delinquenten mit den (möglichen) Folgen ihrer Tat unmittelbar konfrontiert werden. Diesbezüglich möchten wir beliebt machen, den Grundgedanken des parlamentarischen Vorstosses von NR Jean-Pierre Grin (18.431. Pa. Iv. Grin. Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen, um dramatische Konsequenzen für Beruf und Familie zu verhindern) grundsätzlich und gezielt aufzunehmen und auch SVG Art. 17, Abs. 1/ Abs. 1 ^{bis} wie folgt zu ergänzen:		

«Bei einer leichten oder mittelschweren Widerhandlung kann der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Im Wiederholungsfall nach Artikel 16a Absatz 2 oder 16b Absatz 2 Buchstaben b-f darf die Mindestentzugsdauer nicht unterschritten werden.

Abs. 1^{bis} : Bei einer schweren Widerhandlung oder im Wiederholungsfall kann der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis frühestens drei Monate vor Ablauf der verfügten Entzugsdauer wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Die Mindestentzugsdauer darf nicht unterschritten werden.»

Dieser Wiedereingliederungsansatz basiert auf den praxisbezogenen Sicherheitsüberlegungen und langjährigen Erfahrungen des Fahrlehrerverbands, wonach Nachschulungen bei leichten und mittelschweren Verkehrsdelikten insgesamt nachhaltiger wirken und erfolgreicher sind als reine Sanktionsmassnahmen (Busen, beschränkter Führerausweisentzug). Ziel der Nachschulungen ist es, die Einstellung und das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden direkt zu beeinflussen, indem bei fehlbaren Lenkerinnen/Lenkern ein Bewusstsein und Verständnis für ihr Vergehen geschaffen wird. Nur dies befähigt sie anschliessend, ihr Verhalten effektiv zu ändern, so dass die Verkehrssicherheit verbessert werden kann.

Die Massnahme von Nachschulungen bei leichten und/oder mittelschweren Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz hat sich in anderen Ländern bereits bewährt. So zeigen die Erfahrungen aus England/Wales, dass die Nachschulungen sehr gut wirken. Die entsprechende «Impact Evaluation of the National Speed Awareness Course» der University of Leeds zeigt, dass die Teilnahme an den Nachschulungen effektiv mehr zur Reduzierung von Geschwindigkeitsüberschreitungen beigetragen haben als Geldbussen oder andere Strafmassnahmen.

Die Auswirkungen des Kurses wurden anhand von Aufzeichnungen über Geschwindigkeitsverstösse getestet, die von den Polizeikräften für den Zeitraum von 2012 bis 2017 zur Verfügung gestellt wurden. Die Daten wurden für 2,2 Millionen Fahrer bereitgestellt, von denen 1,4 Millionen ein Angebot zur Teilnahme an den Kursen angenommen hatten.

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahrunfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Velosuisse spricht sich dagegen aus, die heutige Rückgriffspflicht der Haftpflichtversicherer in ein blosses Rückgriffsrecht umzuwandeln. Dies wäre ein falsches Signal für die Verkehrssicherheit. Wer bei einem Verkehrsunfall mit Personen- und/oder Sachschaden nicht mit finanziellen Konsequenzen rechnen muss, verhält sich im Strassenverkehr noch gleichgültiger. Für die Unfallprävention wäre es höchst kontraproduktiv, wenn Motorfahrzeughaftpflichtversicherer Angebote lancieren würden, mit denen sich potenzielle Delinquenten gegen die finanziellen Folgen krasser Verkehrsregelverletzungen absichern können.</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aus Sicht von Velosuisse ist es für die Unfallprävention zwingend, den Menschen und menschliches Verhalten wieder vermehrt in den Mittelpunkt der Unfallprävention zu stellen. Repression dient der Verkehrssicherheit langfristig weniger, da sie im Gegensatz zur Schulung und pädagogisch-professionellen Fahraus- und -weiterbildung nur mangelhaft Wirkung entfalten. Entsprechend muss der Fahraus- und -weiterbildung in Zukunft mehr Gewicht beigemessen werden und nicht technischen Repressionsmassnahmen.</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Alkohol-Wegfahrsperrn sind aus Präventionssicht sinnvoll. Sie müssen für eine präventive Wirkung aber anders als vorgesehen eingesetzt werden. So, wie dies für die Alkohol-Wegfahrsperrn im Massnahmen-Paket «Via sicura» ursprünglich vorgesehen war, sind sie eine zusätzliche Verschärfung für Alkohol-Delinquente.</p>		

<p>Wenn sie dagegen als Massnahme eingesetzt würden, wodurch die Dauer eines Fahrausweisentzugs aufgrund von Alkohol-Delikten vermindert werden könnte, hätten Alkohol-Delinquente eine zusätzliche Motivation, ihr Verhalten so schnell wie möglich zu ändern.</p>

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

<p>18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)</p>
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aktuell gilt das Sonntagsfahrverbot an allen Sonntagen und an den folgenden Feiertagen: Neujahr, Karfreitag, Ostermontag, Auffahrt, Pfingstmontag, 1. August, Weihnachten sowie 26. Dezember, wenn Weihnachten nicht auf einen Montag oder Freitag fällt. Wird in einem Kanton oder Kantonsteil einer dieser Tage nicht gefeiert, so gilt dort auch das Sonntagsfahrverbot nicht.

Die heutige Regelung berücksichtigt damit übermässig regionale und kulturelle Unterschiede, was kaum mehr zweckdienlich ist. Zudem hat der Bund überdies bereits heute die Möglichkeit, in Notlagen hiervon abzuweichen.

Unter diesen Voraussetzungen macht es Sinn, diese Kompetenzen auf SVG-Stufe klar zu regeln und dem Bundesrat zu übertragen.

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

<p>19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)</p>

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Angesichts des heute schon grassierenden (kommunalen) Wildwuchses im Bereich der Umsetzung der Signalisationsvorschriften ergibt es keinen Sinn, einer weiteren Abweichung diesbezüglich noch mehr Vorschub zu leisten – auch nicht in baulicher Hinsicht. Einheitliche Regelungen und Ausgestaltungen der Strassenräume tragen zu mehr Verkehrssicherheit bei.

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es bleibt völlig unklar, was unter «besonderen Fällen» in Zukunft verstanden werden wird. Entsprechend müsste dies auf Gesetzesstufe klarer definiert werden, bevor eine solche Delegation erfolgen kann.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. insbesondere auch unsere Stellungnahme zum Wiener Abkommen.</p>		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin UVEK
Bundeshaus
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: svg@astra.admin.ch

Wohlen, 11. Dezember 2020

Vernehmlassungsantwort: Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir danken Ihnen herzlich für die Möglichkeit, zu o.g. Anhörung Stellung nehmen zu dürfen.

Der VFAS setzt sich für die Interessen des unabhängigen und freien Autohandels in der Schweiz ein und wehrt sich gegen sämtliche Einschränkungen und Behinderungen im freien Autohandel. Der VFAS vertritt KMUs im Schweizer Autohandel, die sowohl mit Occasions- als auch mit Neufahrzeugen handeln und damit vom Geltungsbereich des Strassenverkehrsgesetzes betroffen sind.

Im Interesse der Schweizer KMU im freien Autohandel setzt sich der VFAS für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Die Vorlage beinhaltet eine Reihe von Revisionen mit verschiedenen Inhalten, wie die Förderung umweltfreundlicher Technologien, die rechtlichen Grundlagen für automatisiertes Fahren und die Anpassung bzw. Aufhebung von «Via sicura»-Massnahmen sowie Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für motorisierte Zweiradfahrer.

Der VFAS unterstützt grundsätzlich die Stossrichtung der Revision, nimmt aber im Detail differenziert zur Vorlage Stellung und verweist auf die beiden beiliegenden Antwortbogen.

Anwendung umweltfreundlicher Technologien: Die pragmatischen Erleichterungen im Schwerverkehr sind ebenfalls zu begrüssen. Sie dürften eine schnelle Marktdurchdringung mit emissionsarmen und emissionsfreien Antriebstechnologien vereinfachen. Wichtig ist, dass die Technologiewahl der Dekarbonisierung möglichst offenbleiben sollen, da auch konventionelle Antriebssysteme durch Effizienzsteigerungen und alternative Treibstoffe einen wichtigen Beitrag zu leisten vermögen.

Automatisiertes Fahren: Die punktuellen Ausnahmen von der Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflicht sind sicher sinnvoll, ebenso die gezielte Schaffung von Experimentier-Räumen für vollautomatisiertes Fahren. Bei den erforderlichen Nachweisen für eine ausreichende Sicherheit im Testbetrieb oder für die Zulassung automatisierter Systeme ist derweil

eine Abstimmung auf die internationale Entwicklung besonders wichtig. Bei der Bearbeitung von externen Daten durch automatisierte Systeme braucht es ausserdem klare Anhaltspunkte, wann aus Sicht des Bundesrats die Integrität und Zuverlässigkeit gewährleistet ist. Eine risikobasierte Handhabung wäre hier sicher zielführend und würde verhindern, dass zumindest für den Testbetrieb unbeabsichtigte Hürden entstehen.

Betreffend Fahrmodusspeicher stellt sich die Frage, ob diese Vorschrift im Rahmen der vorliegenden Revision bereits zielführend ist. Die Vernehmlassungsvorlage zielt vor allem darauf ab, die Rahmenbedingungen für vollautomatisierte Fahrzeuge in einem einfachen und sicheren Testbetrieb unter kontrollierten Bedingungen abzustecken. Der «Fahrtenschreiber» erscheint unter diesem Gesichtspunkt noch nicht unbedingt nötig und dürfte wohl erst relevant werden, wenn sich die serienmässige Markteinführung abzeichnet.

Der Umgang des Bundesrats mit den Fragestellungen rund um die Vernetzung des automatisierten Verkehrssystems erscheint ebenfalls massvoll und zielführend: Themen wie die IT-Sicherheit müssen in einem breiteren Kontext des Internet of things analysiert und bearbeitet werden. Es wird auch begrüsst, dass der Bund die straf- und zivilrechtlichen Fragen für Schadenfälle im erläuternden Bericht zwar adressiert, aber vorerst auf Eingriffe verzichtet. Diese Aspekte sind sicher sehr relevant, dürften aber in absehbarer Zeit noch nicht zum Tragen kommen.

Letztlich sei erwähnt, dass für die erfolgreiche Markteinführung von automatisierten Fahrzeugen nicht nur die Bestimmungen des Strassenverkehrsrechts ausschlaggebend sein werden, sondern auch infrastrukturseitige Voraussetzungen, wie beispielsweise moderne und leistungsfähige Mobilfunknetze der fünften Generation.

Massnahmen zur Entschärfung von Via sicura: Der VFAS war seit jeher dem Via sicura Paket gegenüber zurückhaltend eingestellt. Nach 10 Jahren wird nun festgestellt, dass gewisse Massnahmen, wie z. B. die Rückgriffspflicht der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer, die «Alkohol-Wegfahrsperrern» und «Blackboxen», unnötig und unpraktikabel sind bzw. notwendige Spielräume in der Anwendung der Via sicura Massnahmen fehlen. So sollen Vollzugsbehörden und Gerichte bei Raserdelikten mehr Ermessensspielraum erhalten und die Umstände des Einzelfalls berücksichtigen können. Dabei soll auf die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr verzichtet und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs von 24 auf 6 Monate gesenkt werden. Die verschiedenen Lockerungen des Via sicura Pakets sind auch das Ergebnis parlamentarischer Vorstösse, welcher der VFAS unterstützt hat.

Erhöhung der Verkehrssicherheit: Zur Verbesserung der Sicherheit von E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrern sollen diese verpflichtet werden, die signalisierten Geschwindigkeiten einzuhalten, das Licht auch tagsüber einzuschalten und einen Helm zu tragen. Bei schnellen E-Bikes besteht bereits eine Helmpflicht. Sie soll auf alle E-Bikes ausgeweitet werden. Der VFAS lehnt diese Massnahmen ab, da z.B. das Bikesharing gefährdet würde. Die Benutzer dieser Angebote haben keinen Helm dabei und sind nicht gewillt, Leihhelme zu nutzen. Nebst diesem Grund sehen wir als liberale Organisation keine Notwendigkeit für ein Obligatorium, da die Helmtragequote sich bereits heute zwischen 67% – 74% bewegt, gem. den Branchenverbänden.

Ausgebliebene Umsetzung parlamentarischer Vorstösse zum berufsmässigen Personentransport: Für ein modernes, leistungsfähiges und umweltfreundliches Gesamtverkehrssystem zählt nicht nur die technologische Innovationsfähigkeit, sondern auch die Innovationsfähigkeit hinsichtlich der Geschäftsmodelle. Hier besteht aus der Sicht des VFAS Nachholbedarf – es werden im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage Chancen verpasst: Die Anpassung der arbeitsrechtlichen Vorschriften für den berufsmässigen Personentransport wurde vom Parlament mehrfach im Grundsatz abgesegnet (insb. Motionen 16.3066, 16.3068 und 17.3924). Dass der Bundesrat mit dem Verweis auf einzelne Stakeholder-Veranstaltungen darauf verzichtet, einen Umsetzungsvorschlag zu unterbreiten, ist nicht nachvollziehbar. Eine Aufhebung der Unterscheidung zwischen berufsmässigem und nicht-berufsmässigem Personentransport wäre mit dem Arbeitnehmer- und dem Konsumentenschutz zu vereinbaren und würde helfen, den Mobilitätsmarkt als Ganzes zu dynamisieren. Der VFAS würde es deshalb sehr begrüßen, wenn die gem. erläuterndem Bericht erarbeitete und bereit liegende Revisionsvorlage zu diesem Thema dem Parlament in der Botschaft zur Diskussion unterbreitet würde.

Wir danken für die Möglichkeit einer Stellungnahme und stehen für Rückfragen oder Ergänzungen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz



Stephan Jäggi, Geschäftsleiter



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Verband freier Autohandel Schweiz Bremgarterstrasse 75 5610 Wohlen
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Sinne der Rechtssicherheit sind Anhaltspunkte wünschenswert, wann aus Sicht des Bundesrats die Integrität und Zuverlässigkeit externer Daten gewährleistet ist.		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus der Optik der Innovationsförderung sollte die Bestimmung so konkretisiert werden, dass die Anforderung des Fahrmodusspeichers nicht zum Hindernis für den Testbetrieb in einem kontrollierten Umfeld wird.		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist nicht die Aufgabe des ASTRA, Innovationen mit finanziellen Beiträgen zu fördern.		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Dies wird durch uns explizit begrüsst, wir danken für die Umsetzung		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Per E-Mail an
svg@astra.admin.ch

Bern, 3. Dezember 2020

Stellungnahme zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und der zugehörigen Verordnungen Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Grundsätzlich begrüssen wir die vorgeschlagene Revision und die Absichten des Bundesrats, klimafreundliche Technologien zu stärken, und die Regelungen für das automatisierte Fahren zu erneuern. In drei Bereichen sind wir aber sehr kritisch und sehen Handlungsbedarf:

- Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit
- Massnahmen zur Förderung von Cargo-Bikes
- Massnahmen um einer potentiellen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken

Anpassungen in Bereich der Verkehrssicherheit

Wir sind sehr kritisch gegenüber den vorgesehenen Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit. Wir beobachten, dass einerseits wirksame Massnahmen zur Vermeidung einer Fremdgefährdung (Regelungen und Strafen zum Schutz vor Rasern und zum Schutz vor Autofahrer*innen unter Alkoholeinfluss) gelockert werden, während gleichzeitig neue Vorschriften für das Verkehrsverhalten ergriffen werden, von dem keine Fremdgefährdung ausgeht (Velohelmpflicht). Die Verantwortung für die Sicherheit wird zunehmend zu den Opfern verschoben. Diesen Trend erachten wir als sehr problematisch. Die Aufgabe des Staates besteht in erster Priorität darin, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich alle Verkehrsteilnehmenden sicher fortbewegen können und dabei nicht durch Dritte gefährdet werden, im Sinne des in der Bundesverfassung garantierten Grundrechts auf körperliche und geistige Unversehrtheit. Dabei soll die Eigenverantwortung und die private Freiheit soweit wie möglich gewahrt werden. Wir sind

überzeugt, dass mehr Sicherheit am wirksamsten geschaffen wird durch sichere Infrastrukturen und die strikte Einhaltung der Verkehrsregeln.

Zurzeit ist das Velo im Trend und das soll auch so bleiben. Es ist klimafreundlich, platzsparend, leise und gesund für die Nutzer*innen. Daher sollte die weitere Verlagerung zum Velo unbedingt und anhaltend gefördert werden. Mit den vorgesehenen Änderungen wird das Velofahren für Junge und für E-Bike-Fahrende aber unattraktiver, während gleichzeitig Unfällen nicht an der Quelle vorgebeugt wird. Wir sehen darin ein grosses Risiko, dass die Verkehrs-Verlagerung hin zum Velo empfindlich geschwächt statt gestärkt wird.

Gemeinsam mit den schweizerischen Veloverbänden sind wir entschieden gegen die Ausweitung des Helmobligatoriums, dies aus folgenden Gründen:

- **Unfälle nehmen zu, weil mehr E-Bikes auf den Strassen verkehren**
In den letzten Jahren haben die Unfälle mit Elektrovelos zugenommen. Medienberichte suggerieren, Elektrovelos seien besonders gefährlich. Das Bild täuscht. Die Unfallzahlen sind nicht im selben Mass angestiegen wie die Verkaufszahlen von E-Bikes. Die grössere Anzahl Unfälle liegt schlicht daran, dass insgesamt mehr Menschen auf dem Elektrovelo unterwegs sind und dabei erst noch längere Strecken im Vergleich zum normalen Velo zurücklegen. Relativ betrachtet ist E-Bike-fahren also keineswegs gefährlicher geworden.
- **Helmpflicht hält vom Velofahren ab**
Es ist ein erfreulicher Trend, dass dank dem E-Bike heute mehr Menschen Velofahren. Das entlastet die Strassen und ist gut fürs Klima. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen aber: Eine Helmpflicht führt ganz direkt dazu, dass weniger Menschen Velofahren. Damit riskieren wir, einen positiven und dringend nötigen Trend hin zum Velo gleich wieder zu ersticken. Dies schadet schlussendlich der Volksgesundheit und läuft den Klimazielen und dem Lärmschutz zuwider.
- **Nur scheinbar mehr Sicherheit durch Helmpflicht**
Velohelme schützen vor den Folgen eines Sturzes auf den Kopf. Bei Kollisionen wirken aber Rotationskräfte, auf welche Helme nicht oder unzureichend konzipiert sind. Velohelme bringen nicht vollkommene Sicherheit. Sie lindern die Folgen von Unfällen, vermeiden sie aber nicht.
- **Helmpflicht ist nur Symptombekämpfung**
Sicherheit wird durch gute Veloinfrastruktur erzielt. Auf niederländischen Strassen – wo die Velowege separat vom Autoverkehr geführt werden – sind rund 4x mehr Velos unterwegs. Obwohl dort die meisten ohne Helm fahren (95%), ist das Risiko auf dem Velo zu sterben drei Mal kleiner als in der Schweiz. Die Sicherheitsmassnahmen der Schweiz sollten prioritär darauf abzielen, Kollisionen zu verhindern, statt die Folgen von Stürzen zu lindern.
- **Bikesharing in Gefahr**
Die Helmpflicht wäre der Todesstoss für E-Bike-Sharing Angebote wie z.B. Publibike. Bikesharing fördert das Velofahren. In Gebieten mit Helmpflicht funktioniert Bikesharing

aber nicht. Denn die Meisten haben keinen Helm dabei und wollen keinen Leihhelm nutzen.

- **Komplizierter Vollzug und Schwächung der Eigenverantwortung**
Die Helmpflicht bringt eine erhebliche Vollzugsproblematik mit sich. Die unterschiedlichen Tragpflichten für verschiedene, äusserlich kaum unterscheidbare Fahrzeugtypen einerseits und für verschiedene Altersgruppen andererseits erzeugen einen unverhältnismässigen Kontroll- und Administrativaufwand. Den Veloverbänden ist die Sicherheit der Velofahrenden wichtig. Sie setzen sich aber für die Eigenverantwortung ein.
- **Für Jugendliche darf das Velo nicht unattraktiver werden**
Bei den Jugendlichen findet in den letzten 20 Jahren eine massive Abwendung vom Velo statt. In der Altersgruppe zwischen 13-20 fahren heute nur noch etwa halb so viele Velo wie vor 20 Jahren. Dabei ist alltägliche Bewegung wie z.B. durch das Velofahren gerade auch für Junge eine wichtige Gesundheitsfördermassnahme. Mit einer generellen Helmpflicht für Jugendliche verliert das Velo aber zusätzlich an Attraktivität.
- **Eine unverhältnismässige Massnahme**
Heute beträgt die Tragquote bei den langsamen Elektrovelos bei den Erwachsenen 67% und bei den bis 14-Jährigen ist sie mit 75% noch höher. Damit ist sie im europaweiten Vergleich bereits extrem hoch. Aus unserer Sicht steht der mögliche Sicherheitsgewinn durch ein Obligatorium in keinem Verhältnis zu den oben genannten Nachteilen und Risiken.

Aus diesen Gründen lehnen wir die Helmpflicht in allen drei vorgeschlagenen Formen ab: Sowohl für langsame E-Bikes, wie für Kinder und Jugendliche, wie auch für Mitfahrende.

Für die Erhöhung der effektiven und empfundenen Sicherheit von Velofahrenden fordern wir die Einführung eines Mindestüberholabstands von 1,5 m, überall wo das möglich ist. Zudem unterstützen wir die Zusatzforderungen der bfu bezüglich Tempo-30-Zonen und obligatorischen Nachschulungen.

Mehr Sicherheit dank Tempo 30

Fast 2/3 aller schweren Unfälle ereignen sich innerorts. Besonders schlecht geschützt sind die Fussgänger*innen und Velofahrer*innen: Zwei von drei der im Jahre 2019 innerorts tödlich verunfallten Menschen waren zu Fuss, mit dem Velo oder E-Bike unterwegs.

Aktuelle Forschungsarbeiten und Erfahrungen im Ausland zeigen: Tempo 30 ist nicht nur ein wirksames und zweckmässiges Instrument zur Rettung von Menschenleben innerorts (halb so viele Unfallopfer), sondern leistet auch einen wesentlichen Beitrag für die anstehenden Herausforderungen in Städten, Agglomerationen und Dörfern wie Lärmbekämpfung, reales und prognostiziertes Wachstum des Fuss- und Veloverkehrs, durchgängig sichere Veloverbindungen, zunehmend ältere Verkehrsteilnehmende, Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger, weniger Trennwirkung durch Strassen, klimaverträgliche Mobilität sowie das Bedürfnis nach mehr Lebensqualität.

Für einen zweckmässigen Einsatz von Tempo 30 und den Abbau von Hürden bei der Einführung durch die Städte und Gemeinden gibt es betreffend rechtlicher Rahmenbedingungen grossen Nachholbedarf. Mittelfristig erstrebenswert ist unseres Erachtens innerorts generell Tempo 30 und besonders zu signalisieren wären Streckenabschnitte auf denen Tempo 50 zulässig ist.

Dringender Handlungsbedarf zur Förderung von Cargobikes

Wir begrüssen die Absicht des Bundesrats, den Einsatz von umweltfreundlichen Technologien insbesondere im Güterverkehr zu erleichtern. Besonders klimafreundlich, leise und platzsparend sind Cargo-Bikes. Sie haben im städtischen Güterverkehr ein sehr grosses Potential. Die geltenden Regelungen in der Schweiz erschweren aber den Einsatz von Cargo-Bikes unnötig. Dass diese Regelungen überarbeitet werden sollten ist schon seit langem bekannt. Dieser Wille wurde auch schon vom Parlament zum Ausdruck gebracht. Die nun laufende Revision würde die Chance bieten, um den Cargo-Bikes Hindernisse aus dem Weg zu räumen und die Voraussetzungen zu schaffen, dass diese ohne Wettbewerbsnachteile für städtischen Güterverkehr eingesetzt werden könnten. In der Vorlage ist in diesem Bereich jedoch nichts vorgesehen. Das ist eine verpasste Chance.

Folgende Anpassungen sind nötig, um Transporte mit Cargobikes zu erleichtern:

- **Die Gewichtslimite von 200kg ist zu tief**
Die Gewichtslimite beträgt heute in den Kategorien Motorfahrrad und Leichtmotorfahrrad 200 kg, einschliesslich der Fahrerin oder des Fahrers. Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Handelsübliche Cargobikes wiegen um die 40 kg. Mit einer Person von 90 kg verbleiben noch 70 kg Nutzlast. Das ist zu wenig, um rentabel Lieferdienste betreiben zu können.
Für die e-Cargobikes in den Kategorien Kleinmotorrad und rikschaartige Fahrzeuge erachten wir eine laufende Überprüfung der rechtlichen Forderungen als wichtig, damit die Entwicklung einer umweltfreundlichen Citylogistik nicht unnötig gebremst wird.
- **Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sind nicht zugelassen**
Für Velokurierdienste wären zudem Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll, um den Lieferservice erweitern zu können. Solche Veloanhänger sind in der Schweiz nicht zugelassen. In Europa sind sie allerdings geprüft und seit Jahren sicher und bewährt im Verkehr. Es gibt keinen Grund, weshalb sie nicht auch in der Schweiz zugelassen werden können.
- **Limite von max. 2 Kindern in Cargobikes mit geschützten Kindersitzen ist zu tief**
Heute sind europaweit Cargobikes im Einsatz, die für grössere Lasten konzipiert sind und ausreichend Platz haben, um mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, sollte sich die Limite neu nach der Anzahl gesicherter Kindersitze im Cargobike richten.

Handlungsbedarf gegen eine mögliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse

Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und müssen darum nur eine tiefe bzw. keine LSVA entrichten, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert werden sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Platzbedarf, Lärm und Stau führen und stellt eine zunehmende Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer*innen dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-LKWs die Güter auf der Schiene energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse erfolgreich entgegenzuwirken.

Weitere Ausführungen entnehmen Sie bitte den beiden beiliegenden Fragebögen zum SVG und den Verordnungen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'R.' followed by a cursive name.

Präsident



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: VCS Verkehrs-Club der Schweiz Aarberggasse 61, Postfach 3001 Bern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung begünstigt die Umstellung auf elektrisch betriebene Lieferwagen. Dies ist nötig, damit der CO ₂ -Ausstoss im Güterverkehr gesenkt werden kann. Wichtig ist aber, dass Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene absolut gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder gar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die ROLA kompatibel sein. Die Erweiterungen in den Dimensionen und Gewichten von Fahrzeugen sollen nur so weit als nötig und im Rahmen der Verhältnismässigkeit vorgenommen werden.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind mit den neuen Anpassungen im Bereich des automatisierten Fahrens einverstanden. Allerdings müssen zusätzlich Rahmenbedingungen festgelegt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzend zur Verkehrssicherheit, die nicht beeinträchtigt werden darf, darf automatisiertes Fahren auch nicht dazu führen, dass die Bewegungsfreiheit von anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Fussgänger und Velofahrer) eingeschränkt wird oder eine Verdrängung infolge Unsicherheitsgefühl stattfindet. Automatisierung muss sich den Möglichkeiten des LV anpassen und nicht umgekehrt. - Bewilligungen zum automatisierten Fahren und Fahrversuche sind mit den Zielen für einer nachhaltigen Mobilität abzustimmen und dürfen nicht im Widerspruch zu diesen stehen. - Haftungslücken müssen ausgeschlossen werden. Bei nicht abgedeckten Schäden aufgrund allfälliger Lücken in der Gesetzgebung soll der Staat mit einem Versicherungsfonds einspringen. - Ergänzend zum Fahrmodusspeicher müssen Hersteller ebenfalls verpflichtet werden Einblick in die Programmierung und Algorithmen zu gewähren, wenn sie im Sicherheitsinteresse der Öffentlichkeit liegen. Die Verpflichtung soll auch eine Kooperation bei der Auswertung bei Unfallsituationen oder Beinahe-Unfällen beinhalten. <p>Der automatisiert fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und damit nur mit tiefer bzw. keiner LSVA-Pflicht bestückt, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Lärm und Stau führen und stellt eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-LKWs die Güter auf der Schiene energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.</p>		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahr-

<p>zeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Entwicklung Richtung Automatisierung - die unabhängig von der Schweiz stattfindet - bringt nebst allen Risiken auch Chancen für Verkehrssicherheit und Umweltschutz mit sich.</p> <p>Die Entwicklung hin zu einer stärkeren Automatisierung wird global vorangetrieben. Es müssen deshalb die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Verantwortung der Fahrzeuglenker auch an Fahrzeug/Hersteller/Prüfer, etc. übertragen zu können. Es ist auch grundsätzlich begrüßenswert, wenn der Bundesrat in der Entwicklung eine aktive Rolle einnimmt und eine rechtliche Basis schafft, um im eigenen Land das technische Know-How aufzubauen und mit kontrollierten Versuchen ausreichend Erfahrungen zu sammeln und vom technischen Fortschritt schliesslich auch profitieren zu können.</p>		

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Punkt 3. Zudem: Fahrzeuge, die auf einer bestimmten Strecke ohne Fahrzeugführerin oder -führer verkehren können, bringen neue Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Dies birgt auch das Potential, dass heute nicht rentable Linien in peripheren Gebieten günstiger betrieben werden können, was das öV-Angebot stärken und erweitern kann.</p>		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind mit den aufgeführten Rahmenbedingungen einverstanden, sie garantieren aber noch nicht ausreichend Einblicke in die Entstehung von Unfällen. Zum Fahrmodusspeicher braucht es zusätzliche Datenspeicher (bzw. den Zugang zu den bereits erhobenen Daten), die es erlauben Rückschlüsse zur Funktionsweise des Automatisierungssystems zu machen.		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja. Solche Versuche sind wichtig für die Schaffung von Know How im Bereich der Automatisierung. Wir befürworten deshalb, dass dazu von den geltenden Bestimmungen abgewichen werden kann.		

--	--

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aufgrund der mangelnden Verkehrserfahrung und den überproportional hohen Unfallzahlen bei Neulenkern ist eine strengere Probezeit gerechtfertigt. Zum Eigenschutz (Jugendschutzmassnahme) und zum Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmenden. Die bisherige Regelung hat auch eine präventive Wirkung. Sie ist einfach kommunizierbar und lädt nicht ein, um sich an die Grenze des Unerlaubten heranzutasten.		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung muss möglichst missbrauchs-sicher umgesetzt werden. Andernfalls können auf diese Weise LSVA Zahlungen vermieden werden, wenn das Fahrzeug kurzfristig weniger schwere Ladungen mitführt und dadurch das Gewicht ändert, jedoch dann zeitweise doch vollbeladen fährt. Ob das Fahrzeug aber voll beladen ist oder halb leer fährt, führt fast zu denselben Belastungen für das Strassennetz, zu Lärmbelastung, CO2-Emissionen, etc. Daher sollen Lastwagen die in der Regel 40 t mitführen nicht von der LSVA befreit werden, nur weil sie kurzfristig weniger stark		

<p>beladen sind und ihr Gewicht entsprechend anpassen. Kommt hinzu, dass heute zu wenige Schwerverkehr-Kontrollen durchgeführt werden. Um eine missbrauchs-sichere Umsetzung zu gewährleisten soll der Bund mehr Mittel in die Kontrollen investieren (welche von den Kantonen durchgeführt werden). Mindestens soll ein Monitoring eingerichtet werden.</p>
--

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Ein Ermessensspielraum bestand bereits vorher, indem die Richter bedingte oder unbedingte Urteile aussprechen konnten. Die Abschwächung sendet eine unerwünschte Botschaft an potentielle Raser. Die Volksinitiative 12.053 «Schutz vor Rasern» wurde aufgrund des strengen Gegenvorschlages zurückgezogen. Eine Änderung nach so kurze Zeit missachtet den Volkswillen.</p>		
<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Frage 12.</p>		
<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Frage 12.</p>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Durch den Rückgriff des Versicherers auf die fehlbare Person muss die Person selber die Konsequenzen des Schadens tragen. Dies ist sinnvoll weil dadurch das Verhalten bestraft wird und dies von künftigen Raserdelikten abschreckt. Die neue Regelung ist eine Abschwächung des Schutzes vor Raser. Es birgt das Risiko, dass Raser ein Versicherungsangebot finden, welche das Rasen finanziell absichert.</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Staat hat eine besonders hohe Pflicht, wenn es um die Unversehrtheit und den Schutz seiner Bürger gegenüber Dritten geht. Bei Rasern und wiederholten Blaufahrern besteht ein grosses Rückfallrisiko vor dem Unbeteiligte zu schützen sind. Um Kosten zu sparen sollte stattdessen der Verursacher-Anteil erhöht werden. Von Personen, die mutmasslich mehrfach das Leben der übrigen Verkehrsteilnehmer gefährdet haben, darf man verlangen, dass sie sich mit grösseren Geldbeträgen an der Massnahme beteiligen, wenn sie nicht auf das Autofahren verzichten wollen. Im Gegenzug wird ihnen zugestanden, trotz höchst zweifelhaftem Verhalten noch einmal eine Chance zum Lenken eines Motorfahrzeuges zu erhalten. Für die potentiellen Opfer bedeuten Blackbox oder Alkoholwegfahrsperrn eine notwendige doppelte Absicherung, bei Rückfälligkeit oder Fehleinschätzung Begutachter.</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

	Siehe Bemerkungen zu Frage 17.
--	--------------------------------

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir möchten an dieser Stelle dringend dazu aufrufen, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Festlegung von Ausnahmen so restriktiv wie möglich handhabt.		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In der Schweiz haben bisher in den Städten Zürich und Bern Formel-E Streckenrundrennen stattgefunden. Die durchführende Firma hat nach dem Rennen in Bern Konkurs angemeldet und die Gläubiger mussten mehrere Hunderttausend Franken Verluste hinnehmen. Nach dem Konkurs ist klar, dass die Durchführung von Formel-E-Rennen in der Schweiz nur noch dann möglich ist, wenn diese durch öffentliches Geld mitfinanziert werden. Obwohl der Anlass ein Millionenpublikum erreicht hat, verpufft die Werbewirkung		

<p>solcher Grossanlässe in der Regel rasch. Vergessen geht bei der Debatte um den wirtschaftlichen Nutzen von Events oft, dass diese nicht gratis sind, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Einschränkungen für Bevölkerung und Gewerbe. Die langen Auf- und Abbauarbeiten haben massive Auswirkungen auf das Gewerbe, den öffentlichen Verkehr und die Verkehrssicherheit.</p> <p>Wenn der grosse Gesamtaufwand des Formel-E Rennens mit den Transporten unzähliger Betonelementen, dem Auf- und Abbau der Fussgängerinseln, der grossen Zahl von Privatautos der Zuschauerinnen und Zuschauer, den Helikopterflügen zwecks Bildaufnahmen usw. einrechnet wird, dann stellt das Formel-E-Rennen gewiss kein Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen dar, nur weil man sich dadurch einen Werbeeffect für Elektroautos erhofft.</p> <p>Wir fordern den Bundesrat auf, auf die dauerhafte Bewilligungsmöglichkeit von Streckenrundrennen von Formel-E-Fahrzeugen zu verzichten.</p>

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4



Bern, 11. Dezember 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Sehr geehrter Herr Ramsauer
Sehr geehrter Herr Röhliberger
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Blaue Kreuz Schweiz bedankt sich bestens für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes. Das Blaue Kreuz Schweiz ist der Dachverband von 11 kantonalen Mitgliederorganisationen, welche in der Prävention und Gesundheitsförderung, der Beratung und der Nachsorge und Integration tätig sind. Der Hauptfokus und zugleich die Kernkompetenz des Blauen Kreuzes liegen im Alkoholbereich. Als Fachorganisation im Suchtbereich ist das Blaue Kreuz Schweiz Mitglied im Fachverband Sucht.

Bestandteil der angestrebten Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes ist laut erläuterndem Bericht des Bundesrats die Anpassung des 2012 von der Bundesversammlung angenommenen Verkehrssicherheitspakets «Via sicura». Zwei noch nicht umgesetzte «Via sicura»-Massnahmen, namentlich «Blackboxen» und «Alkohol-Wegfahrsperrern», werden im Fragebogen zur Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes aufgeführt. Die dritte noch nicht umgesetzte Massnahme «Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen» wird im erläuternden Bericht lediglich in einer Fussnote, im Fragebogen gar nicht erwähnt. Nachfolgend wird als integraler Bestandteil unserer Antwort auf diese «Via sicura»-Massnahme (vgl. ursprüngliche Fassung Art. 25 Abs. 3 Bst. e SVG) Bezug genommen.

«Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen»

Durch Via sicura reduzierte sich die Zahl der Schwerverunfallten zwischen 2013 und 2015 um rund 100 Personen (im Schnitt 33 pro Jahr). Die aktuell noch nicht eingeführte Pflicht zur Teilnahme an einem Nachschulungskurs wird im Schlussbericht 2005 des ASTRA als Massnahme mit «sehr gutem Nutzwert» durch direkte Beeinflussung der Verkehrsteilnehmenden beschrieben und würde diesen Trend weiter stützen. Die obligatorischen Nachschulungskurse sind zudem ein äusserst geeigneter Rahmen, um Personen mit einem risikoreichen Substanzkonsum oder mit einer Suchtgefährdung zu identifizieren und wenn nötig zu Hilfsangeboten zu triagieren.

Das Blaue Kreuz Schweiz empfiehlt daher mit Nachdruck, an der Umsetzung der Massnahme «Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen» festzuhalten.

Die europäische ANDREA-Studie hat gezeigt, dass Kurse dann wirksam sind, wenn das Programm auf die Teilnehmenden zugeschnitten ist, etwa in Bezug auf die problematische Substanz. Die Kurse müssen so gestaltet sein, dass es sich nicht um eine reine Informationsvermittlung handelt, sondern eine Reflektion des eigenen Verhaltens erreicht wird – geleitet durch Fachpersonen, die ausgebildet sind im Umgang mit unmotivierten und kooperationsunwilligen Teilnehmenden. Die Sucht-Fachstellen in der Schweiz verfügen nicht nur über das notwendige Fachwissen gemäss ANDREA-Studie, sie sind auch gewillt, diese Aufgabe zu übernehmen. Sie bieten heute bereits die freiwilligen Kurse FiAZ- und FuD-Kurse an.

Umsetzung der Obligatorischen Nachschulungen

Es ist möglich, die Massnahme für die Kantone und Strassenverkehrsämter ressourcenschonend zu gestalten und die Organisation der Kurse, die Ausbildung und die Akkreditierung der Anbietenden zu zentralisieren und zu bündeln. So kann verhindert werden, dass sich jedes kantonale Strassenverkehrsamt einzeln mit dem jeweiligen Kursanbieter auseinandersetzen muss (und umgekehrt). Eine einzige zu gründende Geschäftsstelle könnte bei der Vereinigung der Strassenverkehrsämter gemeldet und von dieser Stelle akkreditiert werden.

Falls ein entsprechender Bedarf besteht, wäre der Fachverband Sucht unseres Wissens bereit, diese bündelnde Stelle zu sein.

Auf diese Weise würde die Verhältnismässigkeit im Sinne der nun erfolgenden Teilrevision gewahrt. Gleichzeitig ziehen die Teilnehmenden aus den Obligatorischen Nachschulungen auch tatsächlich einen Nutzen und die zukünftige Verkehrssicherheit wird erhöht.

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

Blaues Kreuz Schweiz



Didier Rochat

Geschäftsführer

didier.rochat@blaueskreuz.ch

ECO SWISS
Spanweidstrasse 3
8006 Zürich
Tel. +41 43 300 50 70
E-Mail info@eco-swiss.ch
Internet www.eco-swiss.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Energie und Kommunika-
tion UVEK

3003 Bern

Zürich, 3. Dezember 2020
SJ/HPI

Teilrevision Strassenverkehrsgesetz - Stellungnahme ECO SWISS

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für Ihre Einladung, zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetz und den acht Verordnungen Stellung zu nehmen. Die beiden Fragebogen befinden sich in der Beilage.

Als Umweltschutzorganisation der Schweizer Wirtschaft steht für ECO SWISS bei der vorliegenden Teilrevision die Förderung umweltfreundlicher Technologien im Vordergrund.

ECO SWISS begrüsst die Förderung umweltfreundlicher Technologien, da zwingender Handlungsbedarf zur Senkung der CO₂-Emissionen besteht. In einer Überschreitung der festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für umweltfreundliche Fahrzeuge im Vergleich zu den herkömmlichen Fahrzeugen sieht ECO SWISS jedoch Nachteile.

In der Verordnung wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass mit der Überschreitung der Abmessungen und Gewichte bei den umweltfreundlichen Fahrzeugen keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist. Wie dies nachzuweisen ist, bleibt jedoch offen.

Zudem sind durch die längeren und schweren Fahrzeuge die schwächeren Verkehrsteilnehmer zusätzlich gefährdet. Aus unserer Sicht sind daher Heckspoiler lediglich auf Hochleistungsstrassen zulässig.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung und bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Sylvia Jaus
Leiterin Umweltschutz ECO SWISS



Dr. Hans-Peter Isenring
Präsident TK ECO SWISS

ECO SWISS – Die Umweltschutzorganisation der Schweizer Wirtschaft – geht auf das Gründungsjahr 1969 zurück und umfasst heute 12 Branchenverbände und rund 220 Unternehmen. ECO SWISS informiert und unterstützt seine Mitglieder bei der Umsetzung der Umweltgesetzgebung und vertritt ihre Interessen bei Politik und Behörden.



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: ECO SWISS Spanweidstrasse 3 CH-8006 Zürich Tel.-Nr. +41 43 300 50 70 E-Mail: info@eco-swiss.ch
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: ECO SWISS begrüsst grundsätzlich die Förderung umweltfreundlicher Technologien. In der Überschreitung der festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte sieht ECO SWISS jedoch Nachteile. Zudem ist offen, wie der Nachweis zu erstellen ist, damit mit der Überschreitung der Abmessungen und Gewichte keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: ECO SWISS findet es sinnvoll, diese Kompetenz einheitlich auf SVG-Stufe zu regeln, damit einheitliche Bestimmungen für alle Kantone und Regionen möglich sind. Dies soll jedoch kein Freipass für die Aufweichung vom Sonntags- und Nachtfahrverbot sein.		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

OFROU
3003 Berne
svg@astra.admin.ch

Lausanne, le 17 décembre 2020

Procédure de consultation

Révision de la Loi sur la circulation routière

Madame, Monsieur,

La Fédération romande des consommateurs (ci-après : la FRC) vous remercie de l'avoir associée à la consultation susmentionnée et vous prie de trouver ses commentaires ci-dessous.

Commentaire général

De manière générale, la FRC soutient la promotion de technologies respectueuses de l'environnement et au service des individus et considère que de grands progrès peuvent être faits à ce niveau. La FRC ne s'exprimera ici que sur la partie relative aux voitures autonomes.

Ce projet de loi pose en effet des questions très importantes qui serviront sûrement de bases pour d'autres discussions relatives aux objets connectés : mise en réseau, protection des données, responsabilité en cas d'accident, notamment. Si à notre sens le projet va dans la bonne direction, il ne semble pas abouti car de nombreuses zones d'ombre existent en matière de responsabilité qui créent un flou juridique. Il n'est toujours pas concrètement possible de savoir, pour un consommateur qu'il soit détenteur du véhicule ou « conducteur » dans quelle mesure il peut être tenu pour responsable d'un événement ou si c'est le producteur qui l'est. La loi est donc bien trop générale et laisse la porte ouverte à des exclusions de responsabilités de la part du producteur puisque rien n'est concrétisé dans les dispositions légales.

Enfin, nous regrettons que le projet ne parle pas de l'effet des voitures autonomes sur le trafic: si le véhicule est la propriété d'une personne privée, d'une entreprise que celle-ci loue ou s'il est mis à disposition par un service public, les effets de congestion du trafic ne seront pas les mêmes. De la même manière, la collecte de données massives que permettront les voitures connectées offriront des avantages importants aux constructeurs pour éventuellement concurrencer des services publics. Une réflexion sur l'utilisation des données devrait ainsi être également menée.

Commentaire détaillé

Champ d'application (art. 25a P-LCR)

Cette disposition semble exclure les cas où la conduite est à moitié automatisée. Le rapport explicatif ne mentionne pas les conséquences pour la responsabilité (conducteur ou producteur) dans ces cas-là, et des précisions claires devraient être apportées. Les allégations commerciales vantant les « pilotes automatiques » et la confiance que peuvent avoir les consommateurs à leur égard doivent être prises en compte dans l'attribution de responsabilité.

Enregistreur du mode de conduite (art. 25b P-LCR) et Protection des données (art. 25c P-LCR)

L'obligation d'introduire, sur les véhicules autonomes, un enregistreur du mode de conduite est une bonne chose tant que le but reste de déterminer à qui incombe la responsabilité (conducteur ou producteur). Tout autre usage de ces données devrait être interdit ou soumis à un consentement exprès et libre. Or, l'utilisation de ces données n'est pas clairement précisée par la loi (déterminer la responsabilité du fabricant, infractions éventuelles à la LCR, autres procédures pénales, action de tiers, etc.) ce qui laisse la porte ouverte à de nombreux emplois.

Le FRC soutient que seules les données nécessaires pour déterminer à qui incomberait la responsabilité en cas d'accident devraient être collectées et le conducteur doit pouvoir s'assurer que les principes de proportionnalité et de finalité au sens de la LPD sont bien respectés. Ainsi, les données collectées doivent se limiter à déterminer qui du conducteur ou du fabricant est responsable en cas d'accident et ne doivent en aucun cas permettre de dresser un profil du conducteur en fonction de la manière de conduire (vitesse, accélération ou freinage brusque, virage, regards du conducteur, position des mains, etc.).

Pour la FRC, ces données ne peuvent être remises aux autorités que dans le but de déterminer qui du conducteur ou du fabricant est responsable en cas d'accident mais pas pour identifier si le conducteur a fait un excès de vitesse ou commis une autre infraction à la LCR. La question de la preuve admissible dans les cas d'infractions graves à la Loi sur la circulation routière devrait être précisée. L'accès à ces données devrait être possible seulement si aucun autre moyen d'identifier l'auteur d'un crime n'est possible et moyennant l'examen par un juge qui vérifierait la proportionnalité de l'accès à ces données personnelles.. Une durée minimale et maximale de conservation de ces données devrait être précisée clairement dans la loi.

La collecte de toute autres données dépassant le but précité doit être soumis au consentement exprès et entièrement libre de la personne concernée. La FRC soutient à ce titre l'interdiction de lier les consentements (Koppelungsverbot). En d'autres termes, la personne concernée ne devrait pas être obligée d'accepter le traitement de ses données pour acquérir ou louer le véhicule. En cas de consentement, les données collectées doivent impérativement être anonymisées (et pas uniquement pseudonymisées) de manière à exclure toute réidentification avant d'être utilisée par l'entreprise qui a produit le véhicule ou certaines composantes ou transférée à des tiers.

En outre, ces données ne doivent pas pouvoir être demandées par les assurances ou des entreprises de crédits (pour fixer la prime ou le taux d'intérêt selon le type de conducteur).

La FRC s'interroge également sur la portée de l'art. 25b, al. 2, LCR lorsque le détenteur du véhicule n'est pas le conducteur. En cas de prêt ou d'une location du véhicule, le détenteur qui peut accéder à ces données pourra-t-il visionner le parcours du conducteur auquel il a prêté sa voiture? Comment éviter les atteintes à la protection de la vie privée d'un conducteur qui aurait loué une voiture? Si le détenteur du véhicule est évidemment dans son droit d'attendre du conducteur qu'il soigne avec la plus grande attention sa voiture, comme c'est le cas aujourd'hui, il semblerait disproportionné de pouvoir traquer les déplacements et le comportement du conducteur sous ce prétexte. Ces enregistreurs, tout comme les autres appareils connectés intégrés, devraient être soumis à l'approbation du Préposé fédéral à la protection des données et les algorithmes qui les sous-tendent devraient être rendus publics.

En dernier lieu, les données collectées par ces voitures pourraient être utilisées par le producteur ou un sous-traitant pour améliorer ses produits. Mais ces données pourraient aussi être utilisées pour fausser la concurrence si les voitures autonomes disposent d'énormément de données sur le trafic routier vis-à-vis des services publics par exemple. Une réflexion au niveau du DETEC (en collaboration avec l'OFEV et l'OFT) serait nécessaire à notre avis pour identifier l'impact d'une telle collecte de données sur les transports publics.

L'Union européenne ayant un temps d'avance sur la Suisse en matière d'enregistreur de mode de conduite et de protection des données, la Suisse devrait suivre attentivement les discussions relatives à ces développements, surtout que ce type d'enregistreur lié à une assurance existe déjà en Suisse avec des questions importantes qui se posent : <https://www.frc.ch/vie-privee-la-recolte-des-donnees-une-affaire-qui-roule/>.

Défaillance du véhicule (Rapport explicatif, p. 10)

Le rapport mentionne qu'un véhicule autonome devra présenter des redondances dans son système afin que le système continue de fonctionner en cas de défaillances pour éviter de compromettre la sécurité routière. Toutefois, il n'y a aucune disposition dans la loi qui prévoit un tel cas de figure et il est donc difficile de savoir comment cette mention sera concrétisée.

Dans cet ordre d'idée, nous demandons également que le conducteur puisse désactiver le mode automatique de son véhicule manuellement de manière à pouvoir continuer d'utiliser son véhicule en cas de piratage, d'absence de réseau ou de bugs dans les mises à jour. Par exemple, il peut arriver qu'une mise à jour crée des problèmes et empêche la voiture de démarrer pendant quelques jours en attendant la correction du bug par le constructeur. Durant ce laps de temps, le conducteur devrait pouvoir manuellement et facilement désactiver la fonction automatique pour pouvoir continuer à utiliser son véhicule. La désactivation doit pouvoir se faire en actionnant un bouton prévu à cet effet par le constructeur afin d'éviter qu'on ne lui reproche d'avoir endommagé le système et lui faire porter toute la responsabilité en cas d'accident. Il faudra également veiller à ce que le conducteur soit informé au moment du démarrage si le système est désactivé ou non afin d'adapter son degré d'attention et de confiance.

Ce droit à la déconnexion permettrait également de limiter les risques d'obsolescence prématurée sur lesquels nous allons revenir plus bas.

Régime de responsabilité

Le rapport évoque le régime de responsabilité en cas d'accident, qu'il s'agisse de responsabilité pénale ou civile. Toutefois, un grand flou demeure puisqu'il est difficile de savoir concrètement comment la responsabilité du conducteur, du détenteur de véhicule ou du producteur devrait être interprétée et surtout, qu'aucunes dispositions légales ne sont évoquées pour concrétiser ces différents niveaux de responsabilité.

1. Responsabilité pénale

Dans le rapport, la responsabilité du conducteur (devoir de vigilance et de maîtrise du véhicule) est transférée au producteur pour autant que le conducteur n'ait rien à se reprocher (ne pas avoir remarqué que le système lui demande de reprendre les commandes). Cette nuance amène un flou important pour le conducteur et le rapport n'évoque pas les différents niveaux de responsabilité en fonction de l'automatisation du véhicule. Qu'en est-il d'un véhicule vendu comme ayant une automatisation complète de niveau 5, ne nécessitant plus d'intervention humaine ? Est-ce que dans ce cas, le Conseil fédéral prévoit tout de même une responsabilité du conducteur ?

Les principes de la responsabilité pénale individuelle suisse n'est par ailleurs pas adaptée aux réalités économiques: en cas de défaillance du logiciel, faudra-t-il aller rechercher le technicien Volvo en Suède responsable de son développement? De l'avis de la FRC, il faut prévoir une responsabilité pénale de l'entreprise à titre principal et non pas uniquement subsidiaire (art. 102 CP) pour éviter de longues procédures d'établissement des faits qui ne mèneraient à rien. Identifier un responsable en entreprise ne nous semble pas tenir la route.

Par ailleurs, si le conducteur est responsable de s'assurer de l'état du véhicule avant de le mettre dans la circulation, il lui sera en l'état difficile d'être sûr qu'il n'y a pas une mise à jour disponible ou de l'installer immédiatement. Dès lors, si le système détecte qu'une mise à jour critique doit être installée ou qu'une défaillance est remarquée, la voiture doit soit s'immobiliser, soit passer en mode manuel (donc que la responsabilité passe clairement et sans équivoque au conducteur). Si aucune information n'apparaît, le conducteur ne doit pas pouvoir être tenu pour responsable. Il faudrait également qu'il apparaisse clairement pour le conducteur s'il s'agit d'une mise à jour de confort ou de sécurité. Certaines mises à jour prenant du temps et augmentent le risque de bug, il est tout à fait normal qu'un conducteur ne fasse pas immédiatement la mise à jour s'il est pressé et souhaite attendre d'être parqué pour le faire ou encore s'il se trouve dans un lieu où la connexion est mauvaise.

Les frais de mises à jour de sécurité doivent d'ailleurs être pris en charge par le constructeur : si une personne est en voyage à l'étranger et qu'une grosse mise à jour de sécurité doit être faite, il n'appartient pas au conducteur de payer d'onéreux frais d'itinérance à son opérateur mobile pour pouvoir l'installer.

2. Responsabilité civile :

De la même manière que pour la responsabilité pénale, la responsabilité du conducteur diminue si le système d'automatisation est activé pour autant que les devoirs de diligence qui s'imposent sont respectés. La FRC demande un renversement du fardeau de la preuve de sorte la personne lésée n'ait à prouver que l'existence du dommage et le fait que le véhicule était en mode autonome au moment où il s'est produit. Il est en effet trop difficile pour une personne de prouver par la suite que le dommage s'est produit à cause d'une défaillance technique ou autre et de l'identifier clairement. Il doit revenir au producteur de se dégager de sa responsabilité.

Par ailleurs, face à un cas de responsabilité imputé totalement ou partiellement à une défaillance du véhicule autonome, le producteur de la voiture doit répondre du dommage face à la personne lésée et ne doit pas pouvoir s'exonérer de sa responsabilité en arguant que le dommage est imputable à un tiers dans la chaîne de développement et de fabrication du véhicule. Il y a en effet de fortes chances pour que le constructeur automobile ait de nombreux contrats avec plusieurs sociétés informatiques et le producteur doit être le seul responsable vis-à-vis de la personne lésée, même si le problème provient d'un défaut de mise à jour. Il pourra toujours se retourner contre un tiers. La personne lésée ne doit en aucun cas devoir chercher indéfiniment vers qui se tourner en cas de problème. Il va de soi que le for doit se trouver au lieu de résidence du conducteur ou détenteur du véhicule même si le producteur est à l'étranger.

Dans la même ligne, le producteur ne doit pas pouvoir introduire dans son contrat de clauses d'exonération de responsabilité. Il doit répondre des dommages causés par le véhicule produit aussi longtemps que le lien de causalité est établi et peu importe si la faute revient à un autre prestataire de service dans la ligne de production.

Enfin, il nous semble nécessaire d'insérer une disposition spéciale dans la LCR concernant les voitures automatisées au regard de la sécurité des produits. En effet, la Loi sur la sécurité des produits (ci-après : LSPro) n'est pas du tout adaptée à ce type de problématique et n'offre pas une sécurité suffisante pour la circulation routière. L'Union européenne a d'ailleurs lancé des travaux en lien avec la révision de la Product Liability Directive (avec les remarques de nos homologues européens ici : [BEUC](#)). Dans la mesure où la Suisse n'a pas entamé de révision de sa LSPro, quelques dispositions directement dans la LCR sont primordiales. Nous sommes d'avis que le producteur doit pouvoir être tenu responsable en cas de défaillance du système, peu importe que le véhicule ait été ou non défectueux au moment de sa mise sur le marché et il doit maintenir la conformité du véhicule mis sur le marché en mettant à disposition des mises à jour, alertes, etc. durant un nombre d'année minimum proportionnelle à la durée de vie attendue du véhicule – mesure permettant également de prévenir l'obsolescence prématurée des véhicules, voir ci-dessous)

Mise en réseau

Le rapport n'évoque que partiellement la mise en réseau des véhicules automatisés en disant que les mêmes problèmes apparaîtront avec les objets connectés. Si nous partageons en partie cette appréciation et demandons des mesures pour encadrer les objets connectés, comme le fait en ce moment l'Union européenne, certains risques spécifiques aux véhicules autonomes sont présents.

Par exemple, est-ce qu'un véhicule autonome pourra continuer à circuler si le réseau mobile est défaillant ou absent ? Et s'il y a un problème de réseau, que se passera-t-il avec la voiture ? Va-t-elle s'arrêter sur le côté, indiquer au conducteur de reprendre immédiatement la main ? En cas de problèmes, qui serait responsable entre le producteur et le consommateur ? Qui paie les frais de connexions au réseau mobile à l'étranger ou en Suisse si le véhicule doit être connecté en permanence ? Il nous semblerait pertinent que les véhicules automatisés ne nécessitent pas tout le temps d'être connecté à un réseau 4 ou 5G (et ne soient donc pas dépendants des investissements des opérateurs mobiles) mais qu'ils puissent continuer à utiliser leurs capteurs même de manière déconnectée.

Mais dans le cas où le véhicule serait déconnecté, le conducteur ne saurait pas si une mise à jour critique doit être installée. Dès lors, le conducteur ne doit pas pouvoir être tenu pour responsable s'il n'a pu être informé d'une défaillance du véhicule. Dans le cas d'un problème important qui empêcherait le véhicule de se connecter au réseau et donc pour le conducteur d'en être informé, le producteur doit avoir la responsabilité d'informer le conducteur par d'autres canaux (contact direct du détenteur du véhicule avec accusé de réception, annonces dans les journaux, etc.), comme c'est le cas aujourd'hui pour les rappels de produit.

La question de la mise en réseau, de la déconnexion et de ses conséquences n'est à notre avis pas encore suffisamment traitée dans le projet de loi et mériterait d'être développée pour mieux saisir les différents cas de figure et les obligations qui en découlent.

Diligence attendue du conducteur (art. 3, al. 3 OCR)

Cet article prévoit que les conducteurs de véhicules automobiles, de cyclomoteurs et de cycles ne lâcheront pas l'appareil de direction. Or, il n'y a pas de modification proposée de cet article. Est-ce que cela signifie que les conducteurs des voitures autonomes devront toujours garder les mains sur le volant et être prêts à réagir ? Dans ce cas, est-ce qu'on ne conclura pas toujours à la violation d'un devoir de diligence du conducteur ? Nous demandons que ces éléments soient clairement réglés dans la loi ou son ordonnance.

Pour la FRC, la loi doit être claire sur la diligence qui sera requise du conducteur d'une voiture autonome. Par exemple, sur une voiture autonome niveau 5 (complètement autonome), pourra-t-on admettre qu'un conducteur saoul se retrouve au volant (il devrait alors être considéré plus comme un occupant qu'un conducteur) ? Est-ce que la norme SAE International sera juridiquement contraignante lorsqu'un constructeur se prévaut d'une voiture totalement autonome de niveau 5 ? En effet, lorsqu'un constructeur vante les mérites d'un pilote automatique et qu'il se déclare de catégorie 4 ou 5, ces niveaux d'automatisation doivent être contraignantes pour le producteur et il ne peut pas exclure sa responsabilité dans des conditions générales de dizaines de pages ou en invoquant les centaines de pages du manuel d'utilisation : cette responsabilité doit être de droit impératif. Il ne peut pas être attendu du conducteur qu'il en maîtrise tout le jargon et les explications alambiquées, raison pour laquelle une protection par la loi est essentielle vu l'asymétrie d'information dans la relation.

Sans cette protection, le conducteur serait comme un co-pilote qui devrait être tout le temps attentif. Ce qui limiterait évidemment la possibilité de développer des transports publics autonomes si les usagers doivent être responsables de la conduite d'une navette par exemple.

Obsolescence prématurée

Pour la FRC, il nous semble nécessaire d'introduire une obligation à l'égard du producteur de garantir la conformité du véhicule automatisé pendant un certain nombre d'années après sa vente (allant bien au-delà de la garantie de deux ans), notamment par la mise à disposition de mises à jour ou d'une garantie prolongée sur la sécurité du système connecté, etc. Dans cet ordre d'idée, le producteur ne doit pas pouvoir exclure de la garantie des pièces essentielles au fonctionnement du véhicule (frein, moteur, logiciel d'aide à la conduite, etc).

De la même manière, il est nécessaire de garantir que le véhicule pourra fonctionner même en cas de défaillance du système automatisé en passant en mode manuel et que, si du matériel doit être changé pour continuer à bien fonctionner, le remplacement du matériel doit être pris en charge par le constructeur.

Mise sur le marché (art. 25a, al. 3 P-LCR)

Le rapport n'évoque pas la procédure pour un constructeur de mettre sur le marché un véhicule autonome. Pour la FRC, la mise sur le marché d'un tel objet pouvant poser des questions de sécurité importante devrait faire l'objet d'une homologation spécifique. Comme pour la mise sur le marché d'un médicament, le constructeur devrait fournir toutes les informations nécessaires aux autorités, concernant les systèmes de détection des objets, les algorithmes utilisés, les données collectés et leur traitement, etc.

Trottinettes électriques

Dans la révision des ordonnances, seule une vitesse maximale et le port du casque obligatoire est mentionné en ce qui concerne les trottinettes électriques et d'autres engins de la sorte. Or, l'on constate de plus en plus d'accident. Ces véhicules étant vendus parfois comme de [simples jouets](#), les consommateurs ne sont pas bien informés sur les risques et sur la non-homologation des produits achetés facilement dans le commerce. Nous demandons à l'OFROU de plancher sur des mesures pour mieux informer les consommateurs au moment de l'achat (devoir d'information du vendeur sur les règles en vigueur, indication obligatoire et bien visible sur l'emballage de l'homologation ou non, du bridage ou non de la vitesse, etc.). Simplement décréter que ces engins ne doivent pas dépasser une certaine limite et qu'un casque est obligatoire ne résout qu'une partie du problème si les consommateurs n'en sont pas informés au moment de l'achat. Il serait bien plus pragmatique et efficace de porter cette information à la connaissance de l'acheteur.

Conclusion

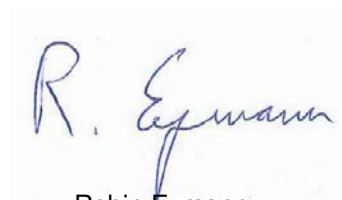
En conclusion, nous soutenons les principales étapes du projet et reconnaissons qu'il va dans la bonne direction. Toutefois, il reste encore de nombreuses zones d'ombre qui ne sont pas évoqués et mériteraient un suivi, par exemple avec la constitution d'un groupe de travail interdépartemental afin de plancher sur ces différents enjeux. Il est d'ailleurs primordial que le Conseil fédéral, s'il adapte la législation par voie d'ordonnance, consulte les milieux intéressés (et pas uniquement les milieux de la route) afin de pouvoir cerner aux mieux les enjeux.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à ces lignes et vous adressons, nos salutations les meilleures.

Fédération romande
des consommateurs



Sophie Michaud Gigon
Secrétaire générale



Robin Eymann
Responsable politique économique



Questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Fédération romande des consommateurs
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

1. Acceptez-vous l'insertion dans la LCR d'une disposition selon laquelle le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée ? <i>(art. 9, al. 2^{bis}, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

2. Conduite automatisée

2. Approuvez-vous la définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation ? <i>(art. 25a, al. 1, du projet LCR)</i>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule visé à l'art. 31, al. 1, LCR ? (art. 25a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Voir nos remarques dans le courrier ci-joint		

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours ? (art. 25a, al. 3, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le rapport n'évoque pas la procédure pour un constructeur de mettre sur le marché un véhicule autonome. Pour la FRC, la mise sur le marché d'un tel objet pouvant poser des questions de sécurité importante devrait faire l'objet d'une homologation spécifique. Comme pour la mise sur le marché d'un médicament, le constructeur devrait fournir toutes les informations nécessaires aux autorités, concernant les systèmes de détection des objets, les algorithmes utilisés, les données collectés et leur traitement etc.		
5. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25a, al. 4 (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25a, al. 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Il sera nécessaire de clarifier les responsabilités, selon notre courrier joint.		

6. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25b (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25b du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Des précisions quant à la protection des données et l'accès à celles-ci doivent être apportées.		

7. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25c (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25c du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Des précisions quant à la protection des données et l'accès à celles-ci doivent être apportées.		

8. Acceptez-vous que l'Office fédéral des routes (OFROU) puisse autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation ? (art. 25d du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ? (art. 105 ^{bis} du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Mise en œuvre d'interventions parlementaires

3.1 Motion 15.3574 – Annulation du permis de conduire à l'essai

10. Acceptez-vous que désormais seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive ? (art. 15a, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.2 Motion 13.3572 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

11. Acceptez-vous que le détenteur puisse faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès de l'autorité d'exécution cantonale ? (art. 9, al. 2 ^{bis} et 3 ^{bis} , du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3 Motion 17.3632 – Adaptation du programme Via sicura

3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards

12. Acceptez-vous que les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les « délits de chauffard » ? (art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

13. Acceptez-vous que la peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, soit abrogée ? (art. 90, al. 3, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

14. Acceptez-vous que le permis de conduire doive être retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois ? (art. 16c, al. 2, let. a ^{bis} , du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

15. Acceptez-vous qu'en cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur ne soit plus tenu de se retourner contre la personne fautive ? (art. 65, al. 3, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)

16. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès de vitesse ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 1, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

17. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 2, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Autres révisions nécessaires

4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

18. Acceptez-vous qu'il soit mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? (art. 2, al. 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.2 Aménagement des passages pour piétons

19. Acceptez-vous que l'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons soit abrogée ? (art. 6a, al. 2, du projet LCR)					
<input type="checkbox"/>	OUI	<input type="checkbox"/>	NON	<input type="checkbox"/>	sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :					

4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

20. Acceptez-vous que la compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations soumises à autorisation soit étendue ? (art. 52, al. 1 et 2, du projet LCR)					
<input type="checkbox"/>	OUI	<input type="checkbox"/>	NON	<input type="checkbox"/>	sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :					

4.4 Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales

21. Acceptez-vous que la peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales ne soit désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté ? (art. 99 du projet LCR)					
<input type="checkbox"/>	OUI	<input type="checkbox"/>	NON	<input type="checkbox"/>	sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :					

4.5 Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder au cas par cas des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance

22. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers ? (art. 106, al. 2 ^{bis} , du projet LCR)					
<input type="checkbox"/>	OUI	<input type="checkbox"/>	NON	<input type="checkbox"/>	sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :					

--	--

4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

23. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein ¹ ? (art. 106a, al. 1, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

24. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale ? La compétence de conclure de tels traités couvre les objets que le Conseil fédéral est autorisé à régler lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national) (art. 106a, al. 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.7 Extension de la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre aux personnes morales (modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre)

25. Acceptez-vous que la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre soit étendue aux personnes morales ? (art. 7, al. 1, du projet LAO)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

¹ RS 0.741.531.951.4

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per Mail an:
Bundesamt für Strassen ASTRA
svg@astra.admin.ch

Zürich, 11. Dezember 2020

Vernehmlassungsantwort

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Damen und Herren

GastroSuisse, der grösste Branchenverband der Schweiz mit rund 20'000 Mitgliedern (Hotels, Restaurants, Cafés, Bars etc.) in allen Landesgegenden, organisiert in 26 Kantonalsektionen und vier Fachgruppen, nimmt im obengenannten Vernehmlassungsverfahren gerne wie folgt Stellung:

I. Allgemeine Würdigung

GastroSuisse begrüsst im Grundsatz die Bestrebungen der Vorlage, die neue Technologien wie das automatisierte Fahren oder Fahrzeuge mit alternativen Antrieben regelt. Im Kontext der Klimapolitik der Schweiz sind solche Massnahmen unumgänglich.

II. Tourismus berücksichtigen

Der Branchenverband befürwortet, dass für die Veranstaltung von Formel-E-Rennen die gesetzliche Grundlage geschaffen wird. Wie im erläuternden Bericht festgehalten, dürfte die Durchführung solcher Veranstaltungen zwar generell einen positiven Effekt auf den Tourismus an den Rennstandorten mit sich bringen. Allerdings schätzt GastroSuisse diesen Effekt als eher gering ein.

Die Tragpflicht von Velohelmen bei E-Bikes mit Tretunterstützung bis maximal 25km/h ist zwar aus Sicherheitsgründen begrüssenswert. Hier gilt es allerdings zu berücksichtigen, dass solche Fahrzeuge auch im touristischen Kontext eingesetzt werden – beispielsweise in Verleihsystemen in Städten. Touristen, die spontan via App ein E-Bike an einem Standort ausleihen und an einem anderen Standort wieder retournieren, werden kaum einen Velohelm mit sich führen. Die Helmtragpflicht stellt in diesem Zusammenhang ein Hindernis dar, gerade für Verleihsysteme, die ausschliesslich digital funktionieren und somit ohne vor Ort anwesendes Personal auskommen. Wir schlagen die nachfolgende Anpassung der Verkehrsregelnverordnung (VRV) vor:

Art. 3b Abs. 2 Bst. e

² Von der Helmtragpflicht sind ausgenommen:

e. Personen auf Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis maximal 25 km/h wirkt, **wenn die Fahrzeuge im Rahmen eines touristischen Angebots genutzt werden.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung der Haltung von GastroSuisse.

Freundliche Grüsse



Casimir Platzer
Präsident GastroSuisse



Severin Hohler
Leiter Wirtschaftspolitik
GastroSuisse

GastroSuisse

Für Hotellerie und Restauration
Pour l'Hôtellerie et la Restauration
Per l'Albergheria e la Ristorazione

Wirtschaftspolitik

Blumenfeldstrasse 20 | 8046 Zürich
T +41 44 377 53 52 | F +41 44 377 55 82
wipo@gastrosuisse.ch | www.gastrosuisse.ch



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband Könizstrasse 23 Postfach 3001 Bern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der SBV unterstützt wohl die Bestrebungen zur Reduktion des CO ₂ -Ausstosses. Alternative Antriebe sollen aber nicht zulasten der Verkehrssicherheit gefördert werden. Daher muss die Aufrechterhaltung mindestens der jetzigen Verkehrssicherheit unbedingt prioritär gewährleistet werden. Denn grössere und schwerere Fahrzeuge vermindern die Sicherheit im öffentlichen Raum und bilden grundsätzlich eine zusätzliche Gefahr für Menschen mit Seheinschränkung. Schwerere Fahrzeuge führen zu schwereren Unfällen und längere Fahrzeuge sind schwieriger zu manövrieren; sie verursachen dadurch häufiger Unfälle.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist unabdingbar, dass Fahrzeuglenkende jederzeit die Bereitschaft haben einzugreifen, falls eine überraschende Situation eintritt. Dies im Interesse der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Insbesondere Menschen mit einer Sehheinschränkung sind darauf angewiesen, dass die Personen, die ein Fahrzeug lenken, jederzeit aufmerksam sind und ihren Vorsichtspflichten nachkommen können. Es gibt kein Automatisierungssystem, das fehlerlos auf alle Situationen (z.B. unerwartet auf die Strasse tretende Personen) reagieren kann. Es gibt derzeit generell keine fundierten Erkenntnisse, dass eine Beherrschungspflicht von Lenkenden auf SAE-L3-Stufe abgegeben werden kann, ohne, dass bestehende Sicherheit gefährdet oder neue Unsicherheit geschaffen würde. Dazu kommt, dass die Fahrzeuglenkenden eine Pflicht zur uneingeschränkten Beherrschung des Fahrzeuges haben. Eine Delegation an die Herstellenden oder die Eigenverantwortlichkeit der Lenkenden greift zu kurz.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der SBV ist grundsätzlich gegen die Zulassung von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem, die keinen Fahrzeugführer benötigen. Zum heutigen Zeitpunkt sind Automatisierungssysteme noch weit davon entfernt in komplexen Verkehrssituationen zu funktionieren und den Ansprüchen innerorts zu genügen. So sind vor einer allfälligen Einführung von automatisierten Gefährten zunächst grundlegende Fragen zu Verkehr, Raum- und Stadtentwicklung, Mensch und Gesellschaft zu klären. Mit der Schaffung einer solchen Entscheidungskompetenz		

<p>ohne diese vorgängigen Abklärungen werden Chancen vertan und unnötige Risiken in Kauf genommen. Denn Risikoabschätzungen und Szenarien sind noch ungenügend und unvollständig, da oft rein Technologie-getrieben und auf Gewinnmaximierung für Private ausgerichtet ohne Berücksichtigung des menschlichen, gesellschaftlichen (inklusive volkswirtschaftlichen) Nutzens mit dem Gebot der Nachhaltigkeit. Ebenso fehlen Lösungen zu unterschiedlichen Verkehrsregimen wie den besonders gefährlichen Mischverkehr und zu Strassenraumaufteilungen. Für Menschen mit Seheinschränkung stellen Fahrzeuge ohne Fahrzeugführerin oder -führer ein grosses zusätzliches Risiko dar. Das Unsicherheitsgefühl wächst dadurch erheblich, was dazu führen kann, dass die Betroffenen den öffentlichen Raum meiden. Dies käme einer eigentlichen Ausgrenzung gleich.</p>
--

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: In Anschluss an die bereits formulierten Ablehnungen zu den erweiterten Kompetenzen hinsichtlich der Streckenfreigabe und der Abgabe der Beherrschungspflicht befürchten wir durch die Einführung von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen verschiedene weitere Nachteile. Derzeitiger Wissensstand ist, dass die Kommunikation zwischen Maschine respektive Infrastruktur und Mensch nicht geregelt werden kann. Es gilt zuerst diese Schnittstelle zu lösen und zu verhandeln, ehe ein Datenmanagement dafür freigegeben werden kann. Dabei ist unbestritten, dass der Schutz von unerwünschter Beeinflussung v.a. durch Dritte zu unterbinden ist. Es dürfen keine Fusswegnetze durch AV-Schneisen unterbrochen oder verhindert werden. Die legitimen Ansprüche des Fussverkehrs sind in vollem Umfang zu berücksichtigen, Menschen v.a. Kinder, Ältere und sinnes- oder bewegungseingeschränkte Menschen sind zu schützen. D.h. nebst der Kommunikation und des Umgangs mit Daten ist zuerst zu prüfen, wie und in welchem Modus die Schnittstellen zwischen Menschen, Infrastruktur und Maschinen, z.B. konkret beim Überqueren von Fahrbahnen ohne Umwege, künftig überhaupt möglich sein könnte. Wir lehnen aus diesem Grund die vorgeschlagene Formulierung ab. Sie ist unter Berücksichtigung unserer Forderungen zum Absatz 2 und 3 zum jetzigen Zeitpunkt nicht schlüssig, da zuerst die offenen Fragen geklärt werden müssen und bei einer allfälligen Einführung von automatisierten Fahrzeugen die Menschen zu Fuss im Siedlungsgebiet in ihren Grundrechten weder tangiert noch eingeschränkt werden dürfen.</p>		

<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind der Ansicht, dass das Aufzeichnen des Fahrmodus nicht ausreicht und unzureichend geregelt ist. Die Möglichkeit jederzeit den Fahrmodus zu ändern, soll zusätzlich eingeschränkt werden. Ansonsten können sich die Herstellenden von Fahrzeugen, von Software oder andere Verantwortliche der Automatisierungssysteme jederzeit aus der Verantwortung stehlen, indem sie den Fahrmodus wechseln und die Verantwortung an die Fahrerinnen und Fahrer übergeben. Studien zeigen, dass das Übergeben des Fahrmodus vom Automatisierungssystem an Fahrende, vom Warnsignal bis zur vollständigen Übernahme, bis zu 27 Sekunden benötigt. Das ist in kritischen Situationen viel zu lange und kann tödliche Folgen haben. Wir beantragen, dass die Verantwortlichkeiten zuerst umfassend und sicher geregelt werden, ehe über gezielten Fahrmodusspeicher diskutiert wird.</p>
--	--

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der SBV stellt sich insbesondere gegen die Bestimmung, dass Versuche auch bewilligt werden können, ohne dass dafür bestimmte Strecken festgelegt werden. Der Hinweis, dass die Verkehrssicherheit jederzeit gewährleistet sein muss, genügt nicht. Für Menschen mit Seheinschränkung bedeuten solche Versuchsanlagen ein nicht kalkulierbares Risiko.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bei der Prüfung der Förderungsgesuche ist unbedingt darauf zu achten, dass die neuartigen Lösungen jedes Risiko für Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen ausschliessen. Der SBV ist grundsätzlich der Meinung, dass das ASTRA die Förderbeiträge besser in Projekte zur Verkehrssicherheit investieren würde, anstatt Versuche für neuartige Lösungen mit grossem Gefährdungspotential zu unterstützen.		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Raserdelikte sind schwere Delikte. Das Gefährdungspotential gerade von vulnerablen Verkehrsteilnehmenden ist erheblich. Der Ermessensspielraum für die Gerichte muss daher entsprechend klein sein. Der Tatbestand des Raserdelikts wurde gerade deswegen eingeführt, weil die Politik der Ansicht war, dass die Gerichte ihren Ermessensspielraum bei Raserdelikten zu grosszügig nutzten. Zu postulieren, dass Rechtsunsicherheit bestehe, weil es von der Beurteilung des Gerichtes abhängt, ob es sich um ein Raserdelikt handelt oder nicht und gleichzeitig den Ermessensspielraum der Gerichte zu erhöhen ist aus unserer Sicht nicht haltbar. Bei neueren Gesetzesbestimmungen muss sich zuerst eine Rechtspraxis etablieren. Wie die neueren Urteile zeigen, ist dies auf gutem Weg. Daher gibt es Sicht von Fussverkehr keinen Grund daran etwas zu ändern und den Ermessensspielraum zu vergrössern.</p>		
13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Raserdelikte sind schwere Delikte. Das Gefährdungspotential gerade von vulnerablen Verkehrsteilnehmenden ist erheblich. Die Mindeststrafe darf daher keinesfalls reduziert werden, denn sie dient auch als abschreckende Massnahme. Es gilt zu bedenken, dass der Rasertatbestand deswegen eingeführt wurde, weil vorher die Raserdelikte eher zu milde beurteilt wurden.</p>		
14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Raserdelikte sind schwere Delikte. Das Gefährdungspotential gerade von vulnerablen Verkehrsteilnehmenden ist erheblich. Deshalb muss der Strafenkatalog eine grosse abschreckende Wirkung haben.</p>		

Forschungsergebnisse lassen den Schluss zu, dass sich die Verkehrssicherheit durch Führerausweisentzüge erhöhen lässt, nicht aber durch Freiheitsstrafen¹. Deshalb sollte die Mindestdauer des Führerausweisentzugs zumindest bei qualifiziert strafwürdigen Raserdelikten (z.B. vorsätzliche krasse Tempoexzesse, waghalsige Überholmanöver und Raserrennen) nicht gelockert werden. Eine Lockerung wäre für die Verkehrsteilnehmenden ein falsches Signal.

Für die Unfallverhütung ist indessen vor allem wichtig, dass die präventionsorientierte Kontrolltätigkeit der Polizei nicht nachlässt und die Verkehrsteilnehmenden diese auch wahrnehmen. Es braucht demnach nicht nur Massnahmen gegen die Hochrisikogruppe der Raserinnen und Raser, sondern auch solche gegen die breite Masse von Schnellfahrern. Diese Gruppe ist viel grösser als diejenige der Raserinnen und Raser und demzufolge auch viel öfter in Unfälle mit überhöhter Geschwindigkeit verwickelt.

Der heutige Art. 16c Abs.2 lit. a^{bis} SVG ist – wie die Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG – nicht optimal ausgestaltet. Nur eine grundlegende Überarbeitung dieses Artikels erlaubt die adäquate Sanktionierung von qualifiziert strafwürdigen Raserdelikten. Demnach ist es notwendig, dass Art. 16c Abs.2 lit. a^{bis} SVG – analog zu Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG (vgl. Frage 13) – umformuliert wird. Nur so kann sichergestellt werden, dass Raserdelikte mit wirksamen Sanktionen bekämpft werden können.

Änderungsantrag:

Art. 16c Abs. 2 lit. a^{bis} SVG

Nach einer schweren Widerhandlung wird der Lernfahr- oder Führerausweis für mindestens zwei Jahre entzogen, wenn vorsätzlich

- ein Mensch durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Sinne von Art. 90 Abs. 4 SVG oder durch ein waghalsiges Überholmanöver der unmittelbaren Gefahr eines tödlichen Unfalls oder eines Unfalls mit schweren Verletzungsfolgen ausgesetzt wurde;
- an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen teilgenommen wurde, durch welches ein Mensch der unmittelbaren Gefahr eines tödlichen Unfalls oder eines Unfalls mit schweren Verletzungsfolgen ausgesetzt wurde.

¹ vgl. Siegrist S., Sanktionen zur Bekämpfung der Verkehrsdelinquenz: welche Rolle spielen sie und welche sind wirksam? In: Schaffhauser René, Hg. Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2008. 2008: 45-70

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: In Anlehnung an die Vernehmlassungsantwort der BFU sehen wir die unangepasste Geschwindigkeit als eine der zentralen Ursachen für schwere Verkehrsunfälle. Die Bestimmung, nach schweren Geschwindigkeitsübertretungen während fünf Jahren nur Fahrzeuge führen zu dürfen, die mit einem behördlich anerkannten Datenaufzeichnungsgerät (Blackbox) ausgerüstet sind, ist somit sinnvoll und im Interesse der Verkehrssicherheit beizubehalten.</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: In Anlehnung an die Vernehmlassungsantwort der BFU und an wissenschaftliche Grundlagen erachtet auch der SBV die Bestimmung, nach wiederholten Alkoholdelikten während fünf Jahren nur Fahrzeuge führen zu dürfen, die mit einer Alkohol-Wegfahrsperrn ausgerüstet sind, für sinnvoll. Sie ist im Interesse der Verkehrssicherheit beizubehalten.</p>		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir befürchten, dass wenn der Bundesrat selbständig Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann, der Druck aus gewissen Branchen sehr hoch werden wird, so dass solche Ausnahmen zu oft ausgesprochen und die Fahrverbote mit der Zeit sehr stark verwässert werden.		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Verweis auf die revidierte Norm des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) ist aus Sicht des SBV nachvollziehbar.		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die beiden Durchführungen der Formel-E Rennen in Zürich und Bern haben gezeigt, dass Rundstreckenrennen mit den ganzen Auf- und Abbauten der Sicherheitsvorkehrungen dazu führen, dass ganze Stadtteile für Fussgängerinnen und Fussgänger während Wochen unzugänglich waren. Für Menschen mit Seheinschränkung, die darauf angewiesen sind, ihre gewohnten Wege gehen zu können, ist dies nicht hinnehmbar. Aus diesem Grund lehnen wir die Lockerung des Verbotes von Rundstreckenrennen ab.		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der SBV sieht in dieser Erhöhung des Ermessensspielraums der Gerichte bei der Beurteilung von Verkehrsdelikten eine einseitige Erhöhung des Ermessensspielraums zu Gunsten der Angeklagten. Denn es sind u.a. die Fahrzeuge mit geringer Motorkraft, die für Fussgängerinnen und Fussgänger und insbesondere für Menschen mit Seheinschränkung zur Gefahr und zu Unfällen mit schwerwiegenden Folgen führen.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ² abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

² SR 0.741.531.951.4

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Im Einklang mit Fussverkehr Schweiz begrüsst der SBV die Ausdehnung der Halterhaftung bei Ordnungsbussen auf juristische Personen. Wir bitten den Bundesrat zu prüfen, ob diese Halterhaftung nicht auch auf Fahrzeuge ohne Nummernschild ausgedehnt werden kann. Denn trotz fehlendem Nummernschild ist z.B. bei Verleihsystemen von Fahrzeugen ohne Nummernschild klar, wer Halter respektive Halterin eines Fahrzeuges ist. Damit könnten vereinfacht Bussen bei Fahrzeugen ohne Nummernschild, u.a. E-Trotinetts und Fahrrädern von Verleihsystemen ausgestellt werden.</p> <p>Fussverkehr Schweiz beantragt den Art 7. Abst. 1 des Ordnungsbussengesetzes zusätzlich mit folgendem Satz zu ergänzen.</p> <p>¹ Wird der Fahrzeugführer nicht anlässlich der Widerhandlung gegen das SVG¹⁹, die gestützt darauf erlassenen Verordnungen oder das NSAG²⁰ angetroffen oder angehalten, so wird die Busse der im Fahrzeugausweis als Fahrzeughalter eingetragenen natürlichen oder juristischen Person auferlegt. Bei Fahrzeugen ohne Nummernschild und Fahrzeugausweis, kann die Busse auch dem Halter ausgestellt werden, wenn dieser eruierbar ist.</p>		



Grégoire Vittoz
gvittoz@addictionsuisse.ch
021 321 29 81

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

Lausanne, 8.12.2020

Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Sehr geehrter Herr Ramsauer
Sehr geehrter Herr Röthlisberger
Sehr geehrte Damen und Herren

Sucht Schweiz bedankt sich bestens für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes. Sucht Schweiz ist das nationale Kompetenzzentrum für Prävention, Forschung und Wissensvermittlung im Suchtbereich. Als unabhängige und gemeinnützige Stiftung wollen wir den problematischen Gebrauch psychoaktiver Substanzen sowie substanzunabhängiges Suchtverhalten verhindern oder vermindern.

Bestandteil der angestrebten Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes ist laut erläuterndem Bericht des Bundesrats die Anpassung des 2012 von der Bundesversammlung angenommenen Verkehrssicherheitspakets «Via sicura». Zwei noch nicht umgesetzte «Via sicura»-Massnahmen, namentlich «Blackboxen» und «Alkohol-Wegfahrsperrern», werden im Fragebogen zur Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes aufgeführt. Die dritte noch nicht umgesetzte Massnahme «Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen» wird im erläuternden Bericht lediglich in einer Fussnote, im Fragebogen gar nicht erwähnt. Nachfolgend wird als integraler Bestandteil unserer Antwort auf diese «Via sicura»-Massnahme (vgl. ursprüngliche Fassung Art. 25 Abs. 3 Bst. e SVG) Bezug genommen.

«Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen»

Durch Via sicura reduzierte sich die Zahl der Schwerverunfallten zwischen 2013 und 2015 um rund 100 Personen (im Schnitt 33 pro Jahr). Die aktuell noch nicht

eingeführte Pflicht zur Teilnahme an einem Nachschulungskurs wird im Schlussbericht 2005 des ASTRA als Massnahme mit «sehr gutem Nutzwert» durch direkte Beeinflussung der Verkehrsteilnehmer beschrieben und würde diesen Trend weiter stützen. Die obligatorischen Nachschulungskurse sind zudem ein äusserst geeigneter Rahmen, um Personen mit einem risikoreichen Substanzkonsum oder mit einer Suchtgefährdung zu identifizieren und wenn nötig zu Hilfsangeboten zu triagieren.

Sucht Schweiz empfiehlt daher mit Nachdruck, an der Umsetzung der Massnahme «Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen» festzuhalten.

Die europäische ANDREA-Studie hat gezeigt, dass Kurse dann wirksam sind, wenn das Programm auf die Teilnehmenden zugeschnitten ist, etwa in Bezug auf die problematische Substanz. Die Kurse müssen so gestaltet sein, dass es sich nicht um eine reine Informationsvermittlung handelt, sondern eine Reflektion des eigenen Verhaltens erreicht wird – geleitet durch Fachpersonen, die ausgebildet sind im Umgang mit unmotivierten und kooperationsunwilligen Teilnehmenden. Die Sucht-Fachstellen in der Schweiz verfügen nicht nur über das notwendige Fachwissen gemäss ANDREA-Studie, sie sind auch gewillt, diese Aufgabe zu übernehmen. Sie bieten heute bereits die freiwilligen Kurse FiAZ- und FuD-Kurse an.

Umsetzung der Obligatorischen Nachschulungen

Es ist möglich, die Massnahme für die Kantone und Strassenverkehrsämter ressourcenschonend zu gestalten und die Organisation der Kurse, die Ausbildung und die Akkreditierung der Anbietenden zu zentralisieren und zu bündeln. So kann verhindert werden, dass sich jedes kantonale Strassenverkehrsamt einzeln mit dem jeweiligen Kursanbieter auseinandersetzen muss (und umgekehrt). Eine einzige zu gründende Geschäftsstelle könnte bei der Vereinigung der Strassenverkehrsämter gemeldet und von dieser Stelle akkreditiert werden. Falls ein entsprechender Bedarf besteht, ist unser Partner der Fachverband Sucht bereit, diese bündelnde Stelle zu sein.

Auf diese Weise würde die Verhältnismässigkeit im Sinne der nun erfolgenden Teilrevision gewahrt. Gleichzeitig ziehen die Teilnehmenden aus den Obligatorischen Nachschulungen auch tatsächlich einen Nutzen und die zukünftige Verkehrssicherheit wird erhöht.

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.


Sucht Schweiz
Grégoire Vittoz

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

Zürich, 10. Dezember 2020

Betreff: Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und weitere acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. August 2020 haben sie uns im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu den oben genannten Teilrevisionen gebeten, Stellung zu beziehen. Hierfür danken wir Ihnen herzlich. Der Entwurf enthält wichtige Impulse und Sicherheitsmassnahmen zugunsten der Verkehrssicherheit, die wir selbstverständlich unterstützen. Dennoch möchten wir auf einen Punkt besonders hinweisen: Mit der Einführung von Bestimmungen zum automatisierten Fahren, nimmt man nun auch auf Seiten des Gesetzgebers die Entwicklung der Fahrzeugindustrie auf. Leider wurde der Versicherungsindustrie kein direkter Zugriff auf die Daten des Fahrzeuges gewährt. Zum Zwecke der schnellen und unkomplizierten Schadenabwicklung müssen die Versicherungen aber zeitnah Zugriff auf die Daten des Fahrzeuges erhalten, um abklären zu können, wie sich ein Unfall ereignet hat und auf wessen Fehler ein Unfall zurückzuführen ist. Nur ein Direktzugriff der Versicherungen auf die Fahrzeugdaten kann vermeiden, dass bei der Schadenabwicklung langwierige, tatsächliche und rechtliche Auseinandersetzungen erfolgen müssen. Die Implementierung dieses wichtigen Aspektes im SVG wäre daher wünschenswert gewesen. Sofern eine Anpassung nicht erfolgt, so ist der Direktzugriff zwingend in der Verordnung zu verankern.

Bezüglich der anderen Themen verweisen wir auf unsere Ausführungen in den Fragebögen.

Freundliche Grüsse
Schweizerischer Versicherungsverband SVV



Gunthard Niederbäumer
Leiter Bereich Nichtleben und Rückversicherung



Tanja Wilke
Fachverantwortliche Nichtleben



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Schweizerischer Versicherungsverband (SVV)

Conrad Ferdinand Meyer Strasse 14

8022 Zürich

Ansprechperson:

Tanja Wilke

Fachverantwortliche Nichtleben

tanja.wilke@svv.ch; Direktwahl: 044/208 28 53

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **12.12.2020** an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist?

(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Formulierung ist dennoch zu wenig klar: Was sind Fahraufgaben? Warum nur, «falls umfassend»? <i>«...die in der Lage sind, die Fahraufgaben zumindest in bestimmten Situationen umfassend zu übernehmen.»</i></p> <p>Bereits Automatisierungen ab Autonomiestufe 1 (z.B. Abstandsregelautomat) sind Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, bei denen das Fahrzeugführen zumindest temporär vom System übernommen wird.</p>		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Im Grunde ist der SVV einverstanden mit diesem Grundsatz. Bei der kritischen Durchsicht des Artikels fehlt uns jedoch der Hinweis, dass der direkte Zugriff der Versicherungen auf die Daten des Fahrzeuges notwendig ist.</p> <p>Zum Zwecke der schnellen und unkomplizierten Schadenabwicklung müssen die Versicherungen zeitnah Zugriff auf die Daten des Fahrzeuges erhalten. Es muss schnell abgeklärt werden können, wie sich ein Unfall ereignet hat, ob dies auf einen Fehler des Fahrzeugführers oder aufgrund eines technischen Defektes erfolgt ist. Nur ein Direktzugriff der Versicherungen auf die Fahrzeugdaten kann vermeiden, dass bei der Schadenabwicklung langwierige, tatsächliche und rechtliche Auseinandersetzungen erfolgen müssen. Aus Sicht des Versicherungsnehmers ist dies unbedingt zu vermeiden. Die Implementierung einer entsprechenden Passage in das SVG ist somit wünschenswert.</p> <p>Hilfsweise ist jedoch die Implementierung des Direktzuges der Versicherungen auf die Daten des Fahrzeuges in die Verordnung zu fordern.</p> <p>Desweiteren muss klar und interpretationsfrei definiert werden, welche Automatisierungssysteme die Voraussetzungen für eine Befreiung von Beherrschungspflichten erfüllen. Eine ungeklärte Situation führt aus Sicht des SVV ansonsten wie bereits obenstehend erwähnt zu ähnlich gelagerten Problemen in der Schadenabwicklung.</p> <p>Darüber hinaus müssen unbedingt die Haftungsfragen näher definiert werden. Es stellt sich insbesondere die Frage bis zu welchem Zeitpunkt der Fahrzeugführer</p>		

<p>resp. der Halter in der Haftung steht (Haftpflcht Autoversicherer) und ab welchem Zeitpunkt der Hersteller (Produktehaftpflicht) und wie mit Graubereichen umzugehen ist (z.B. in der Phase der Aktivierung und Deaktivierung, wenn z.B. ein Haftpflichtfall nicht mehr vermeidbar ist). Zudem identifizieren wir weitere Fragenstellungen insbesondere bei Personenschäden bezogen auf Regressfragen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Versicherungsindustrie haben werden.</p> <p>Generell hat der SVV den Anspruch, dass durch den Gesetzgeber in diesem Bereich unter Berücksichtigung sich abzeichnender Technologieentwicklungen grundsätzlich ein hohes Mass an Rechtssicherheit erzielt werden muss und Rechtsunsicherheit für alle involvierten Stellen / Personenkreise weitestgehend vermieden werden muss.</p>
--

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der SVV unterstützt den innovativen Ansatz und möchte die Entwicklungen mitgestalten und verweist auf die unter Punkt 3 bereits adressierten Punkte.</p> <p>Für den SVV ist in diesem Zusammenhang wichtig, dass die «bestimmten» Strecken ebenfalls interpretationsfrei definiert werden müssen und für die involvierten Personenkreise intuitiv nachvollziehbar und klar sind.</p>		

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der SVV ist einverstanden, wenn die folgenden Mindestbedingungen gewährleistet sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Fahrer hat eine Prüfung für das Führen eines autonomen Fahrzeugs bestanden, die seine Fähigkeit bescheinigt, entsprechend dem Grad der Autonomie das entsprechende Fahrzeug verantwortungsvoll und sicher lenken zu können; 2. dass die Datensicherheit gewährleistet ist; 3. dass die Sicherheit im Strassenverkehr, insbesondere in Bezug auf besonders vulnerable Personen jederzeit gewährleistet ist. 		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, sofern die unter Punkt 3 genannten Aspekte (Datenzugriff und Haftungsfragen) vorgängig geklärt sind mit den für diese Versuche involvierten Parteien, inkl. involvierten Versicherungsgesellschaften.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

<p>10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Das heutige System wahrt die Verhältnismässigkeit nicht, und die Folgen sind schwerwiegend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verfall des Führerausweises auf Probe, • zwingende psychologische Untersuchung, • Wartezeit von einem Jahr, bis erneut ein Lehrfahrausweis beantragt werden kann und • Wiederholung der ganzen Ausbildung. <p>Es ist gerechtfertigt, dass der Ausweis auf Probe nur verfällt, wenn die zweite Widerhandlung schwer wiegt.</p>		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2^{bis} und 3^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

	Es muss differenziert werden können, z.B. in Bezug auf Tages- und Verkehrssituationen (Berücksichtigung der konkreten Umstände).
--	--

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich ist der SVV selbstverständlich gegen Raser, es ist jedoch der Einzelfall zu beurteilen. Ergibt sich ebenfalls aufgrund des grösseren Ermessensspielraums unter Punkt 12. Das direkte Verhängen einer Freiheitsstrafe erscheint		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der SVV lehnt die Reduktion bei «Raserdelikten» beim Fahrzeugentzug ab, da ein «Raserdelikt» grundsätzlich vorsätzlich begangen wird. In einer Unachtsamkeit begangene «Raserdelikte» (z.B. in Begegnungszonen/Tempo-30-Zone) wiegen umso schwerer, als dass dort von der Verkehrssituation her, eine besondere Aufmerksamkeit geboten wäre. Allenfalls wäre eine Differenzierte der Massnahmen denkbar.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Versicherungswirtschaft begrüsst mehrheitliche die heutige geltende Regelung, da sie durchaus angemessen ist. Schon heute wird den Versicherungsgesellschaften ein Entscheidungsspielraum zugebilligt, der in der jeweiligen Situation entsprechend umgesetzt wird. Eine andere gesetzliche Regelung gibt ein falsches Signal in der Gesellschaft und ist nicht im Sinne der Verkehrssicherheit.		

--	--

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrern und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Alkohol-Wegfahrsperrern machen aus Präventionssicht Sinn.		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Kompetenz zu den Kantonen zu verschieben führt zu unterschiedlichen Umsetzungsmassnahmen und fördert damit nicht die Verkehrssicherheit. Unseres Erachtens macht es absolut keinen Sinn, abweichenden Regelungen Vorschub zu leisten – auch nicht in baulicher Hinsicht. Derart wichtige Verkehrspunkte müssen in der Schweiz einheitlich und für jeden gleich erkennbar geschaffen werden.		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist nicht einsehbar, wieso Verkehrsteilnehmende aufgrund ihres Fahrzeuges im Strafmass unterschiedlich beurteilt werden sollen. Vielmehr soll gleiches Fehlverhalten unabhängig des Fahrzeuges gleich bestraft werden.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Grunde ja. Jedoch bleibt völlig unklar, was unter «besonderen Fällen» in Zukunft verstanden werden wird. Entsprechend müsste dies auf Gesetzesstufe klarer definiert werden, bevor eine solche Delegation erfolgen kann.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Per E-Mail eingereicht

svg@astra.admin.ch

Datum 11. Dezember 2020
Ihre Nachricht 8. August 2020
Unser Zeichen 2020.08.1302
Kontaktperson Salvatore Bianco
E-Mail salvatore.bianco@post.ch
Direktwahl +41 58 341 04 40

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen: Stellungnahme zur Vorlage

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nutzen wir die Gelegenheit und nehmen im Rahmen der laufenden Vernehmlassung zum Strassenverkehrsgesetz (SVG), zum Ordnungsbussengesetz (OBG) und zu acht Ausführungsverordnungen nachfolgend zu ausgewählten Themen Stellung. Unsere Positionen zu den übrigen Revisi-
onsthemen ersehen Sie aus den beiden Fragebogen.

A) Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes

1. Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

1.1. Tragen von Schutzhelmen

- a. Die Schweizerische Post lehnt den Vorschlag ab, dass künftig auch auf Motorfahrrädern mitgeführte Personen einen Helm tragen müssen und dies aus folgenden Gründen):
 - Die Helmtragequote ist in der Schweiz im Vergleich mit den europäischen Ländern sehr hoch. 66% der Erwachsenen und 75% der bis 14-Jährigen tragen heute freiwillig und in Eigenverantwortung einen Helm. Durch die Helmpflicht soll die Tragequote auf 100% gesteigert werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass ein grosser Teil der heutigen Nicht-Helmtragenden künftig auf die Nutzung dieses nachhaltigen Verkehrsmittels verzichten wird.
 - Die Ungleichbehandlung von langsamen E-Bikes und mechanischen Velos in Sachen Helmpflicht ist nicht gerechtfertigt. Der geringe Geschwindigkeitsunterschied zwischen den beiden Fahrzeugtypen rechtfertigt die einseitige Helmpflicht nicht. Konsequenterweise müsste die Helmpflicht auf beide Fahrzeugtypen ausgeweitet werden, was aber in starkem Widerspruch zu den Zielen zur Förderung des Veloverkehrs stünde und im Grundsatz nicht tragbar wäre.

- Ein Helmobligatorium wäre kontraproduktiv und würde die Rückverlagerung vom Velo hin zu anderen Verkehrsträgern riskieren. Erfahrungen aus dem Ausland haben gezeigt, dass die Helmpflicht Menschen vom Velofahren abhält. Dabei unterstützt der Trend zum E-Bike mehrere wichtige Politikziele: Klimaschutz, Volksgesundheit und Förderung nachhaltiger Mobilität.
 - Die Einführung der Helmpflicht wird mit Statistiken begründet, die zeigen, dass die Unfallzahlen bei E-Bike-Fahrenden in den letzten Jahren zugenommen haben. Dabei wird ausser Acht gelassen, dass in demselben Zeitraum mehr E-Bikes verkauft wurden und mehr Menschen mit E-Bikes im Verkehr unterwegs sind. Die Zunahme der Unfälle geht auf die Zunahme der E-Bike-Fahrenden zurück. Das E-Bike-Fahren an sich ist nicht gefährlicher geworden.
 - Oberstes Ziel bei der Verkehrssicherheit muss die Vermeidung von Unfällen sein. Nachhaltige Sicherheit bringt die Vermeidung von Unfällen an der Quelle, z.B. durch sichere Infrastrukturen und die Einhaltung der Verkehrsregeln. Aktivitäten zur Steigerung der Sicherheit sollten sich auf die Vermeidung von Unfällen und die Stärkung der Eigenverantwortung richten.
 - Die Helmpflicht würde E-Bike-Verleihsysteme wie PubliBike massiv beeinträchtigen. Leihhelme werden allgemein – und ganz besonders in der aktuellen Situation – als unhygienisch empfunden. Spontanausleihen wären für Personen, die keinen Helm bei sich haben, nicht mehr möglich.
 - Wir setzen uns für die Förderung des freiwilligen Helmtragens und für die Eigenverantwortlichkeit ein und stehen der Helmpflicht ablehnend gegenüber. Dies gilt sowohl für mitfahrende Personen, wie auch für Lenkende.
- b. Die Schweizerische Post ist nicht damit einverstanden, dass künftig die Lenkerinnen und Lenker aller Motorfahräder (neu insbesondere auch auf langsamen E-Bikes und Elektrotrottinetten) einen Helm tragen müssen.
- c. Folgende Argumente sprechen aus unserer Sicht gegen ein Helmobligatorium bei Jugendlichen:
- Bei Kindern und Jugendlichen ist die Tragequote mit 75% schon heute sehr hoch. Das Risiko ist besonders bei Jugendlichen gross, dass sich die Nicht-Helmtragenden vom Velo abwenden.
 - Bei den Jugendlichen findet in den letzten 20 Jahren eine massive Abwendung vom Velo statt. Dabei ist Bewegung wie z.B. durch das Velofahren gerade auch für Junge eine wichtige Gesundheitsfördermassnahme. Mit einer generellen Helmpflicht für Jugendliche verliert das Velo aber zusätzlich an Attraktivität.
 - Wir setzen auch in dieser Altersgruppe auf Prävention und Eigenverantwortung.

1.2. Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

Die Post begrüsst die Regelung, dass künftig grundsätzlich auch Lenkende von Motorfahrädern sowie Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen tagsüber mit Licht fahren müssen

Der Sicherheitsnutzen von Licht am Tag ist erwiesenermassen gross. Die Nachteile sind vernachlässigbar: Licht ist bereits vorhanden, der zusätzliche Stromverbrauch sehr gering.

Das Tagfahrlicht leistet einen wesentlichen Beitrag, zur Sichtbarkeit und damit zur Sicherheit von Velofahrenden.

2. Automatisiertes Fahren

- a. Die Post ist grundsätzlich damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann.

Da die Fahrzeuge aktuell noch keine technische Serienreife erlangen (können), bedarf es einer menschlichen Rückfallebene. Denkbar wäre eine Fernsteuerung bzw. Teleoperation. Entsprechende Voraussetzungen müssen geschaffen werden, eine solche Fahrzeugführung für Erprobungszwecke zu erlauben. Dabei müssen zukünftige Berufsbilder bzw. Rollenmodelle als Substitution für den Fahrer mit in Betracht gezogen werden.

Ferner sollte der Wegfall des Fahrzeugführers in beschränktem Maße ausgeglichen werden. Es bedarf also einer Anpassung der Rechtsfigur des „Fahrzeugführers“ und der Schaffung einer neuen Rechtsfigur („betrieblich-technische Aufsicht“) mit klaren Verantwortlichkeiten, Anforderungen und Qualifikationen.

Nichtsdestotrotz stellt sich die Frage, wem in Zukunft die Beherrschungspflicht obliegt. Infrage kommt z.B. der/die Betreiber/in oder der/die Hersteller/in.

Vorteilhaft wäre es, wenn ein Anforderungskatalog existiert, der definiert und funktional beschreibt, was das ASTRA für eine Bewilligung vom Antragsteller benötigt.

Es sollte beim Vorhandensein von entsprechenden Kontrollsystemen und Redundanzen keine Notwendigkeit mehr für einen Fahrzeugfahrer geben, da ansonsten der wirtschaftliche Einsatz eines autonomen Fahrzeuges nicht mehr gegeben ist.

- b. Die Post ist damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können.

Wir sind der Auffassung, dass die Bewilligung für ein bestimmtes Risikoprofil einer Fahrtstrecke, welche überregional einsetzbar ist, ausgestellt werden soll. Somit spielt der eigentliche Standort des Pilotprojektes eine untergeordnete Rolle. Als Beispiel: Das Risikoprofil entspricht einer Strecke am Beispiel Uvrier, einem Vorort von der Stadt Sion im Kanton Wallis. In der Umgebung von Sion gibt es Vororte mit einem vergleichbaren Streckenprofil in Bezug auf die Steigung, Tempolimits, Haltestellenmöglichkeiten, Aufkommen an normalen PKWs etc. Somit können in verschiedenen Vororten mit nur einer Bewilligung Pilotprojekte mit automatisierten Fahrzeugen durchgeführt werden.

Ferner möchten wir darauf hinweisen, dass eine Vernetzung der Fahrzeuge untereinander und mit der Infrastruktur als notwendige Zielsetzung erachtet werden muss. Diesbezüglich wäre es vorteilhaft eine Datenplattform zu entwickeln, welche relevante Fahrzeugdaten bzw. Echtzeitdaten verwertbar macht. Hierbei muss festgelegt werden, inwiefern bestimmte Mobilitätsdaten zur Verfügung gestellt werden müssen und ob eine Standardisierung dieser Daten sinnvoll erscheint.

Kurzfristig betrachtet erachten wir es als sinnvoll, wenn eine maximale Bearbeitungszeit eines Gesuchs definiert wird (Bspw.: Ab Eingabe des Gesuchs hat das Astra beispielsweise 90 Tage Zeit, den Antrag zu prüfen).

Grundsätzlich wäre es zudem hilfreich, wenn man ausschliesslich nur eine Kontaktperson bei einem Bewilligungsverfahren bei den Behörden hat, um einen besser koordinierten Vorgang zu erzielen. Dieser verteilt dann die Informationen bzw. Dokumente an die jeweiligen Behörden (ASTRA, BAV, BAKOM).

- c. Die Post ist mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden.

Für die Post ist jedoch unklar, ob es sich bei diesen Daten von aussen auch um personenbezogene Daten handelt. Aufgrund der heutigen Vernetzung und den immensen Mengen an Daten existieren jedoch kaum noch technische Daten ohne jeglichen Personenbezug.

Ein autonomes Auto wird sich u.a. vernetzen mit anderen Fahrzeugen, der Verkehrsinfrastruktur, den Insassen (v.a. über das Smartphone), Cloudanwendungen. Verkehrsteilnehmer/innen außerhalb des Fahrzeugs können keine Einwilligung zur Datenverarbeitung erteilen. Darum sind zusätzlich zu klären, wie dies sichergestellt werden kann. Datenintegrität kann erst dann sichergestellt werden, wenn es gültige Vorgaben im Bereich Normen etc. gibt.

- d. Die Post ist mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden.

Menschen dürfen nur für eigenes, schuldhaftes (Fehl-)verhalten verantwortlich gemacht werden. Bei der Nutzung von Fahrzeugen mit automatisierten Fahrfunktionen muss deshalb dokumentiert werden, ob das Fahrzeug zum Zeitpunkt eines Verkehrsverstoßes automatisiert fuhr, vom Fahrer gesteuert wurde oder sich gerade in der Übergabephase zwischen menschlichem Fahrer und automatisiertem System befand.

Wir sprechen uns dafür aus, diese Daten nicht nur im Fahrzeug zu speichern, sondern sie auch an einen unabhängigen Datentreuhänder außerhalb des Fahrzeugs zu übertragen (z.B.: Live-Feed an zentrale Datenspeicherstelle, mit ständigem Zugang seitens der Behörden). Diese Redundanz beugt Manipulationen vor und erleichtert die Rekonstruktion der Ereignisse auch dann, wenn das Fahrzeug, z. B. nach Verkauf oder Zerstörung, nicht mehr zur Verfügung steht. Die Speicherung und Übermittlung der Daten dient ausschließlich dem gesetzlichen Zweck der Nachvollziehbarkeit der Letztverantwortung (Fahrer/in oder System).

- e. Die Post ist mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden.

Alle gespeicherten Daten müssen zuverlässig gegen Löschen, Manipulation und unberechtigten Zugriff geschützt und dürfen ausschließlich für den vorgesehenen Zweck genutzt werden. Eine ausschließliche Speicherung des Datensatzes im Kraftfahrzeug würde, neben den organisatorisch-technischen Problemen, zu erhöhten Kosten für alle Beteiligten führen. In vernetzten Fahrzeugen, die ständig Daten mit Rechenzentren austauschen, erscheint zudem die Notwendigkeit, Daten mittels physischen Zugriffes am Fahrzeug auszulesen, nicht mehr zeitgemäß.

Es bedarf der Notwendigkeit einer Datenschutzfolgeabschätzung, da aufgrund des selbstlernenden Systems sämtliche vom Fahrzeug erfasste Daten in einen Algorithmus überführt werden.

Besonders der Datenschutz Dritter könnte durch sofortiges und automatisches Blurring der erfassten Gesichter, Autokennzeichen und anderer personenbezogener Daten sichergestellt werden, da anonymisierte bzw. pseudonymisierte Daten grundsätzlich nicht in den Anwendungsbereich der DSGVO fallen

Von einer Datenübertragung außerhalb der EU bzw. der Schweiz ist ausserdem abzuraten, da diese den Datenschutz noch deutlich komplizierter gestalten würde.

- f. Die Post ist damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf.

Als besonders wichtig erachten wir, dass ein Austausch mit dem ASTRA in Bezug auf Projektvorhaben ohne Befangenheit stattfinden soll. Unter Wahrung ihrer Neutralität, sollte das ASTRA eine stärkere Rolle im Gestalten der inhaltlichen Forschungsschwerpunkte und der Finanzierung von Projekte einnehmen. Es muss ein gemeinsames Verständnis eines Kollaborationsmodells in Bezug auf Projektvorhaben existieren. Explorative Forschung kann noch gewinnen.

Überaus wichtig und sinnvoll betr. der verschiedenen Förderinstrumente des Bundes wären:

- eine klare Abgrenzung der potentiellen Instrumente zueinander
- einheitliche und transparente Entscheidungsprozesse
- Vereinheitlichung des Förderumfangs und - soweit möglich und sinnvoll - der Kriterien; Berücksichtigung der Tatsache, dass im RPV keine Gewinne erwirtschaftet und entsprechend keine oder nur geringe Eigenmittel eingebracht werden können
- Einheitliche Antragsformulare, die auf den Innovationscharakter der Vorhaben Rücksicht nehmen

B) Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses von Strassenfahrzeugen

Der Bundesrat wird gebeten, das Schwerverkehrsabgabegesetz und die Verordnung so anzupassen, dass elektrisch angetriebene Lastkraftwagen (E-Lkw) **mindestens** bis 2030 von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe befreit sind.

Mit der Genehmigung des Übereinkommens von Paris und der Totalrevision des CO₂-Gesetzes hat sich die Schweiz das Ziel gesetzt, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50 Prozent gegenüber 1990 zu vermindern. Der Mobilität, welche heute rund 40 Prozent aller Schweizer Treibhausgasemissionen in der Schweiz verursacht, kommt dabei eine Schlüsselrolle zu.

Ein verstärkter Einsatz von elektrischen Nutzfahrzeugen (E-Lkw) kann massgeblich zur Reduktion des CO₂ Ausstosses beitragen. Gemäss geltendem Recht (Art. 3 Abs. 1 Bst. j der Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000, SVAV; SR 641.811) sind Fahrzeuge mit Elektroantrieb bereits heute von der Abgabe befreit. Diese Befreiung ist aber gemäss Antwort des Bundesrates auf die Interpellation 18.4075 Grossen zeitlich ungewiss. Die dadurch entstehende Planungsunsicherheit erschwert die weitere Elektrifizierung der Schweizer Nutzfahrzeug-Flotte signifikant. Heute sind die Investitionskosten für E-Lkws um den Faktor 3-4 höher

als für herkömmliche Dieselfahrzeuge. Eine Kostenparität (Anschaffung, Betrieb) der beiden Antriebe wird erst nach ca. 6 Jahren erreicht, vorausgesetzt, auf E-Lkw wird keine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe erhoben.

Mit der Fixierung der Befreiung der E-Lkw von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe bis 2030 kann der Bundesrat nicht nur einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten, er setzt gleichzeitig auch einen Anreiz, dass sich die Logistik in der Schweiz nachhaltig weiterentwickelt.

Dass Lastwagen mit alternativen Antrieben bis zu einem Gesamtgewicht von max. 4,25 Tonnen künftig nicht mehr als Lastwagen, sondern als Lieferwagen eingeteilt werden, wird von der Post besonders begrüsst, um mit alternativen Antrieben wettbewerbsfähig zu bleiben. Ein möglichst hohes Maximalgewicht für die Zuladung ist für die Post entscheidend, um ihre Fahrzeuge maximal auszulasten.

C. Zusammenfassend kann an dieser Stelle folgendes festgehalten werden:

1. *Tragen von Schutzhelmen*: Die Schweizerische Post lehnt den Vorschlag ab, dass künftig auch auf Motorfahrrädern mitgeführte Personen einen Helm tragen müssen. (vgl. Teil A 1.1.)
2. *Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag*: Die Post begrüsst die Regelung, dass künftig grundsätzlich auch Lenkende von Motorfahrrädern sowie Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen tagsüber mit Licht fahren müssen (vgl. Teil A 1.2)
3. *Automatisiertes Fahren*: Die Post ist grundsätzlich damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann. Da die Fahrzeuge aktuell noch keine technische Serienreife erlangen (können), bedarf es einer menschlichen Rückfallebene. Denkbar wäre eine Fernsteuerung bzw. Telematik. Entsprechende Voraussetzungen müssen geschaffen werden, eine solche Fahrzeugführung für Erprobungszwecke zu erlauben. Dabei müssen zukünftige Berufsbilder bzw. Rollenmodelle als Substitution für den Fahrer mit in Betracht gezogen werden (vgl. Teil A 2.)
4. *Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses von Strassenfahrzeugen*: Der Bundesrat wird gebeten, das Schwerverkehrsabgabegesetz und die Verordnung so anzupassen, dass elektrisch angetriebene Lastkraftwagen (E-Lkw) mindestens bis 2030 von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe befreit sind.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme in titelerwähnter Angelegenheit und ersuchen Sie, unsere Vorschläge und Bedenken in Betracht zu ziehen.

Datum 11. Dezember 2020

Seite 7

Freundliche Grüsse

Die Schweizerische Post AG
Regulatory Affairs

Handwritten signature of Katrin Nussbaumer in blue ink.

Katrin Nussbaumer
Leiterin

Handwritten signature of Salvatore Bianco in blue ink.

Salvatore Bianco
Rechtsanwalt, LL.M.

Zwei Fragebogen



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Die Schweizerische Post AG

Wankdorfallee 4

3030 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **12.12.2020** an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist?
(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Keine

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden?
(Art. 25a Abs. 1 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Die Definition aus dem Gesetzesvorschlag begrüßen wir und sie entspricht der am Markt gängigen Definition.

<p>3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Da die Fahrzeuge aktuell noch keine technische Serienreife erlangen (können), bedarf es einer menschlichen Rückfallebene. Denkbar wäre eine Fernsteuerung bzw. Teleoperation. Entsprechende Voraussetzungen müssen geschaffen werden, eine solche Fahrzeugführung für Erprobungszwecke zu erlauben. Dabei müssen zukünftige Berufsbilder bzw. Rollenmodelle als Substitution für den Fahrer mit in Betracht gezogen werden.</p> <p>Ferner sollte der Wegfall des Fahrzeugführers in beschränktem Maße ausgeglichen werden. Es bedarf also einer Anpassung der Rechtsfigur des „Fahrzeugführers“ und der Schaffung einer neuen Rechtsfigur („betrieblich-technische Aufsicht“) mit klaren Verantwortlichkeiten, Anforderungen und Qualifikationen.</p> <p>Nichtsdestotrotz stellt sich die Frage, wem in Zukunft die Beherrschungspflicht obliegt. Infrage kommt z.B. der/die Betreiber/in oder der/die Hersteller/in.</p> <p>Vorteilhaft wäre es, wenn ein Anforderungskatalog existiert, der definiert und funktional beschreibt, was das ASTRA für eine Bewilligung vom Antragsteller benötigt.</p> <p>Es sollte beim Vorhandensein von entsprechenden Kontrollsystemen und Redundanzen keine Notwendigkeit mehr für einen Fahrzeugfahrer geben, da ansonsten der wirtschaftliche Einsatz eines autonomen Fahrzeuges nicht mehr gegeben ist.</p>		

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind der Auffassung, dass die Bewilligung für ein bestimmtes Risikoprofil einer Fahrtstrecke, welche überregional einsetzbar ist, ausgestellt werden soll. Somit spielt der eigentliche Standort des Pilotprojektes eine untergeordnete Rolle. Als Beispiel: Das Risikoprofil entspricht einer Strecke am Beispiel Uvrier, einem Vorort von der Stadt Sion im Kanton Wallis. In der Umgebung von Sion gibt es Vororte mit einem vergleichbaren Streckenprofil in Bezug auf die Steigung, Tempolimits, Haltestellenmöglichkeiten, Aufkommen an normalen PKWs etc. Somit können in verschiedenen Vororten mit nur einer Bewilligung Pilotprojekte mit automatisierten Fahrzeugen durchgeführt werden.</p> <p>Ferner möchten wir darauf hinweisen, dass eine Vernetzung der Fahrzeuge untereinander und mit der Infrastruktur als notwendige Zielsetzung erachtet werden muss. Diesbezüglich wäre es vorteilhaft eine Datenplattform zu entwickeln, welche relevante Fahrzeugdaten bzw. Echtzeitdaten verwertbar macht. Hierbei muss festgelegt</p>		

<p>werden, inwiefern bestimmte Mobilitätsdaten zur Verfügung gestellt werden müssen und ob eine Standardisierung dieser Daten sinnvoll erscheint.</p> <p>Kurzfristig betrachtet erachten wir es als sinnvoll, wenn eine maximale Bearbeitungszeit eines Gesuchs definiert wird (Bspw.: Ab Eingabe des Gesuchs hat das Astra beispielsweise 90 Tage Zeit, den Antrag zu prüfen).</p> <p>Grundsätzlich wäre es zudem hilfreich, wenn man ausschliesslich nur eine Kontaktperson bei einem Bewilligungsverfahren bei den Behörden hat, um einen besser koordinierten Vorgang zu erzielen. Dieser verteilt dann die Informationen bzw. Dokumente an die jeweiligen Behörden (ASTRA, BAV, BAKOM).</p>
--

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Für uns ist unklar, ob es sich bei diesen Daten von aussen auch um personenbezogene Daten handelt. Aufgrund der heutigen Vernetzung und den immensen Mengen an Daten existieren jedoch kaum noch technische Daten ohne jeglichen Personenbezug.</p> <p>Ein autonomes Auto wird sich u.a. vernetzen mit anderen Fahrzeugen, der Verkehrsinfrastruktur, den Insassen (v.a. über das Smartphone), Cloudanwendungen. Verkehrsteilnehmer/innen außerhalb des Fahrzeugs können keine Einwilligung zur Datenverarbeitung erteilen. Darum sind zusätzlich folgende Fragen zu klären:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie soll das sichergestellt werden können? Datenintegrität kann erst dann sichergestellt werden, wenn es gültige Vorgaben im Bereich Normen etc. gibt - Welche Daten sind genau gemeint? Es bedarf einer genaueren Definition 		

<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Menschen dürfen nur für eigenes, schuldhaftes (Fehl-)verhalten verantwortlich gemacht werden. Bei der Nutzung von Fahrzeugen mit automatisierten Fahrfunktionen muss deshalb dokumentiert werden, ob das Fahrzeug zum Zeitpunkt eines Verkehrsverstosses automatisiert fuhr, vom Fahrer gesteuert wurde oder sich gerade in der Übergabephase zwischen menschlichem Fahrer und automatisiertem System befand.</p> <p>Wir sprechen uns dafür aus, diese Daten nicht nur im Fahrzeug zu speichern, sondern sie auch an einen unabhängigen Datentreuhänder außerhalb des Fahrzeugs zu übertragen (z.B: Live-Feed an zentrale Datenspeicherstelle, mit ständigem Zugang seitens der Behörden). Diese Redundanz beugt Manipulationen vor und erleichtert die Rekonstruktion der Ereignisse auch dann, wenn das Fahrzeug, z. B. nach Verkauf oder Zerstörung, nicht mehr zur Verfügung steht. Die Speicherung</p>		

und Übermittlung der Daten dient ausschließlich dem gesetzlichen Zweck der Nachvollziehbarkeit der Letztverantwortung (Fahrer/in oder System).

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
(Art. 25c E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Alle gespeicherten Daten müssen zuverlässig gegen Löschen, Manipulation und unberechtigten Zugriff geschützt und dürfen ausschließlich für den vorgesehenen Zweck genutzt werden. Eine ausschließliche Speicherung des Datensatzes im Kraftfahrzeug würde, neben den organisatorisch-technischen Problemen, zu erhöhten Kosten für alle Beteiligten führen. In vernetzten Fahrzeugen, die ständig Daten mit Rechenzentren austauschen, erscheint zudem die Notwendigkeit, Daten mittels physischen Zugriffes am Fahrzeug auszulesen, nicht mehr zeitgemäß.

Es bedarf der Notwendigkeit einer Datenschutzfolgeabschätzung, da aufgrund des selbstlernenden Systems sämtliche vom Fahrzeug erfasste Daten in einen Algorithmus überführt werden.

Besonders der Datenschutz Dritter könnte durch sofortiges und automatisches Blurring der erfassten Gesichter, Autokennzeichen und anderer personenbezogener Daten sichergestellt werden, da anonymisierte bzw. pseudonymisierte Daten grundsätzlich nicht in den Anwendungsbereich der DSGVO fallen

Von einer Datenübertragung außerhalb der EU bzw. der Schweiz ist außerdem abzuraten, da diese den Datenschutz noch deutlich komplizierter gestalten würde

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann?
(Art. 25d E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Wir befürworten das Vorhaben.

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf?
(Art. 105^{bis} E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

- Begrüssen wir sehr und halten es für sinnvoll
- Diese Unterstützung ist notwendig, um das Thema selbstfahrende Fahrzeuge voranzubringen.

	<p>Als besonders wichtig erachten wir, dass ein Austausch mit dem ASTRA in Bezug auf Projektvorhaben ohne Befangenheit stattfinden soll. Unter Wahrung ihrer Neutralität, sollte das Astra eine stärkere Rolle im Gestalten der inhaltlichen Forschungsschwerpunkte und der Finanzierung von Projekte einnehmen. Es muss ein gemeinsames Verständnis eines Kollaborationsmodells in Bezug auf Projektvorhaben existieren. Explorative Forschung kann noch gewinnen.</p> <p>Überaus wichtig und sinnvoll betr. der verschiedenen Förderinstrumente des Bundes wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine klare Abgrenzung der potentiellen Instrumente zueinander - einheitliche und transparente Entscheidungsprozesse - Vereinheitlichung des Förderumfangs und - soweit möglich und sinnvoll - der Kriterien; Berücksichtigung der Tatsache, dass im RPV keine Gewinne erwirtschaftet und entsprechend keine oder nur geringe Eigenmittel eingebracht werden können - Einheitliche Antragsformulare, die auf den Innovationscharakter der Vorhaben Rücksicht nehmen
--	---

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

<p>10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2^{bis} und 3^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Rasermassnahmen» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>
--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird?
(Art. 90 Abs. 3 E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttättern der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)?
(Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss?
(Art. 65 Abs. 3 E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperren und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben?
(Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben?
(Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Kantonspolizei Obwalden Foribach 6060 Sarnen
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Zustimmung erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Änderungen an den technischen Vorschriften (Dimensionen, Gewichte) für Fahrzeuge im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen. In der heute geltenden VTS können «Lieferwagen» nach Art. 11 Abs. 2 Bst. e VTS über total 9 Sitzplätze einschliesslich Führer/in verfügen. Mit der Anpassung an das EU-Recht (Fahrzeugkategorie N1) dürfen gemäss Art. 11 Abs. 2 Bst. e Ziff. 1 E-VTS «Lieferwagen» nur noch über 7 Sitzplätze (inkl. Führer/in) verfügen. Ausgenommen sind Fahrzeuge mit Alternativantrieb und einem Gesamtgewicht von 3.5 – 4.25t, welche zwar als «Lieferwagen» gelten, aber weiterhin über 9 Sitzplätze verfügen dürfen (da Fahrzeugkategorie N2 nach EU-Recht). Die meisten leichten Feuerwehrfahrzeuge zum Transport von Personen und Material werden heute als Fahrzeug der Kategorie M1 zugelassen und sind von der vorgesehenen Änderung somit nicht betroffen.		

	<p>Die Mehrheit der Feuerwehreute verfügt lediglich über einen Führerausweis der Kategorie B. Gleichzeitig ist die Feuerwehr darauf angewiesen, möglichst wenige und flexibel nutzbare Fahrzeuge für den Transport von Personen und Material einzusetzen. In der Praxis spielte die Zulassungskategorie bei den leichten Feuerwehrfahrzeugen (M1 vs. N1) bis anhin eine untergeordnete Rolle. Mit der geplanten Änderung würde die Zulassungskategorie nun relevant.</p> <p>Um die nötige Flexibilität im Rahmen der Gewichtslimite (3.5t) für leichte Motorwagen weiterhin nutzen zu können, beantragen wir die Schaffung einer Ausnahmeregelung betreffend Art. 11.</p>
--	---

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Diese Bestimmung lässt sich in ihrer Tragweite noch nicht abschätzen. Dass im Strassenverkehr zukünftig Fahrzeuge verkehren, deren Lenkerinnen und Lenker einen unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad aufweisen dürfen, stellt in verschiedener Hinsicht eine sehr grosse Herausforderung dar. Es müssen klare und nachvollziehbare Vorgaben erarbeitet werden.</p>		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Es fehlt eine Regelung für die Herausgabe der Daten an die Strafverfolgungsbehörden in Strafverfahren oder bei Verkehrsunfällen. Die vom Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten müssen auch den Vollzugsbehörden zugänglich sein und von diesen ausgelesen werden können.</p> <p>Es ist sicherzustellen, dass der Vorschlag den datenschutzrechtlichen Grundsätzen entspricht (Gesetzmässigkeitsprinzip, Zweck der Datenerhebung und Weitergabe). Darüber hinaus fehlt eine gesetzliche Pflicht der Fahrzeughersteller, die in Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten den Strafverfolgungsbehörden auf deren Anordnung zur Verfügung zu stellen.</p>		
<p>7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Aus unserer Sicht ist die Frage unklar. Auf was bezieht sich Art. 25c oben. Bezieht sich diese Frage nicht eher auf Art. 25b (Fahrmodusspeicher) anstatt auf Artikel 25a Abs. 3?</p> <p>Diese Bestimmung ist u.E. unklar formuliert und bedarf einer Konkretisierung. Was bedeutet "Der Datenschutz ist zu gewährleisten".</p> <p>Der Titel der Bestimmung ist u.E. ebenfalls unklar. Besser wäre wohl von "Sicherheit" oder "Zugriff" auf die Daten zu sprechen.</p>		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Versuche sollten nach einheitlichen Kriterien bewilligt und im Hinblick auf spätere rechtliche Regelungen einheitlich ausgewertet werden. Vor diesem Hintergrund besteht eine gewisse Zurückhaltung gegenüber einer Lösung, die Versuche mit "regionalem Charakter" pauschal an die Kantone delegiert.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die vorgeschlagene Änderung ist zu begrüessen. Durch die Beschränkung des richterlichen Ermessens gemäss dem bisherigen Wortlaut von Art. 90 Abs. 3 respektive 4 SVG wurden die Betroffenen teilweise viel härter angefasst, als es unter dem Aspekt des Verschuldens oder der Verkehrsgefährdung bzw. unter spezialpräventiven Aspekten angezeigt gewesen wäre. Auch kam es vereinzelt zu ungerechtfertigten Verurteilungen von Polizeiangehörigen, die in Erfüllung ihrer Aufgabe eine dringliche Dienstfahrt durchführen mussten.		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Antwort zu Frage Ziff. 12 Im Vergleich mit anderen Mindeststrafen, die das Strafrecht für Verbrechen oder Vergehen vorsieht, erscheint die bislang geltende Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines "Raserdelikts" unverhältnismässig.		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung ist zu begrüßen. Wie gezeigt, sind die Bestimmungen derzeit lückenhaft. Heute fallen zahlreiche Widerhandlungen, die in Verwendung von Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft begangen werden, unter die allgemeinen Vergehenstatbestände. Das entspricht nicht dem geschaffenen Gefahrenmoment und ist unverhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

¹ SR 0.741.531.951.4

Weitere Bemerkungen und Änderungsbedarf:

Wir gestatten uns, weiteren Änderungsbedarf im SVG aufzuzeigen und wie folgt zu beantragen:

Massnahmen zur Lärmbekämpfung im Strassenverkehr (Wirksameres Vorgehen gegen manipulierte Abgassysteme)

Strafuntersuchungsbehörden und Polizei stehen vor immer grösser werdenden Herausforderungen zur Bekämpfung der Lärmproblematik im Strassenverkehr, welche durch illegale und manipulierte Fahrzeugteile wie Auspuffanlagen geschaffen wird. Dabei bestehen zahlreiche Gesetzeslücken und Unklarheiten. Es fehlen klare gesetzliche Grundlagen und Vorgaben für Lärmmessung sowie Messmittel, und die Sanktionen sind kaum abschreckend. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Kurzfristig kann in diesem Bereich eine sehr wirkungsvolle präventive Massnahme eingeführt werden: Zur Lärmbekämpfung sollte im SVG eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, welche es den Administrativbehörden ermöglicht, fehlbaren Fahrzeugführern von manipulierten Abgasanlagen den Führerausweis im Sinne eines Warnungsentzuges zu entziehen. Zudem sollte die Polizei beauftragt werden, Führerausweise sofort abzunehmen. Diese Möglichkeit bestand früher einmal in Art. 54 Abs. 3a SVG. Hiermit könnte eine wirksame präventive Wirkung erzielt werden.

Landwirtschaftlicher Verkehr und deren Ausnahmen:

Eine Differenzierung von landwirtschaftlich immatrikulierten Fahrzeugen hinsichtlich der maximalen Geschwindigkeiten erachten wir als nicht mehr zeitgemäss. Im Grundsatz sollen landwirtschaftliche Fahrzeuge bis 40 km/h den gleichen Anforderungen bezüglich Fahrberechtigung und Verwendung zukommen. Im Weiteren sehen wir keinen Grund, Anhänger an Motorkarren nicht immatrikulieren zu lassen. Insbesondere würde eine Überprüfung der Anhänger durch die Zulassungsbehörden, auch in grösseren Intervallen, der Verkehrssicherheit dienen. Generell sind die Ausnahmen bei landwirtschaftlichen Fahrzeugen auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren.

So wäre es auch zu begrüssen, wenn das Mindestalter zum Führen von landwirtschaftlichen Fahrzeugen unter 18 Jahren auf 3.5t begrenzt würde.

(z.B. ist es stossend, dass ein 14-jähriger mit einer landwirtschaftlichen Fahrzeugkombination bis 40t. bestehend aus zwei Anhängern und mit Anbaugeräten bis 3.5m breite einfach so und ohne Ausbildung im Strassenverkehr teilnehmen kann. Im Vergleich zur Führerausweis Kat. C mit CCV-Kursen und Ausnahmebewilligungen, Transportbegleite durch Polizei etc.)

Im Weiteren sind die zulässigen Transporte mit landwirtschaftlich immatrikulierten Fahrzeugen ungenügend und klar formuliert. Eine klarere Präzisierung wäre wünschenswert.

Änderung von Art. 89b Bst. b und Art. 89g Abs. 4 und Abs. 6 SVG:

Aufgrund sich in jüngster Vergangenheit stellender Probleme in der Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren wird weiter beantragt, folgende Artikel wie folgt zu ergänzen:

Art. 89b Bst. b SVG

"Durchführung von Administrativ- und Strafverfahren sowie Ordnungsbussenverfahren gegen Fahrzeugführer im Strassenverkehr. "

Art. 89g Abs. 4 SVG

"Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde."

Art. 89g Abs. 6 SVG

Das ASTRA und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abrufverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen.



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Staatsanwaltschaft Uri, Tellsgasse 3, 6460 Altdorf staatsanwaltschaft@ur.ch
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

<p>2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Staatsanwaltschaft begrüsst die Möglichkeit der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Zulassung von Automatisierungssystemen. Sie befürchtet aber, dass dadurch bei Unfällen die Zurechnung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit erschwert wird, auch wenn das Automatisierungssystem mit einem Fahrmodusspeicher ausgerüstet sein muss, mit dem im Nachhinein nachvollzogen werden kann, ob ein bestimmtes Fahrmanöver durch den Lenker oder durch das Automatisierungssystem ausgeführt wurde und ob technische Störungen aufgetreten sind.</p>		
<p>3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art und Umfang der Befreiung dürften dabei vom jeweiligen Automatisierungssystem abhängig sein.</p>		
<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Grundsätzlich spricht nichts dagegen. Die gesetzliche Regelung ist aber sehr abstrakt und es muss daher bei konkreten Bewilligungen klar festgelegt werden, welche Art von Automatisierungssystem in welchem Raum möglich ist und welche Sicherheitsmassnahmen zu treffen sind.</p>		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Es muss derzeit vermutet werden, dass noch mehr Daten erhoben werden müssten, um die zu klärenden Fragen, insbesondere bei Unfällen, beantworten zu können. Von daher erscheint die Bestimmung mit der Aufzählung in Abs. 1 zu eng gefasst zu sein. Da aber die Funktionsweise solcher Systeme noch nicht bekannt ist, kann derzeit gar nicht definitiv gesagt werden, welche Art Daten zur Eruiierung, ob ein technisches oder menschliches Versagen Ursache des Ereignisses war, benötigt werden.</p> <p>Bei der Regelung in Absatz 3 lit. c müsste auch klar geregelt werden, dass die Strafverfolgungsbehörden (Polizei und Staatsanwaltschaft) einen einfachen Zugang zu den Daten erhalten müssen. Es ist unklar, was mit «Vollzugsbehörden» gemeint ist bzw. diese Aufzählung ist nicht abschliessend.</p> <p>Es fehlen zudem Richtlinien, wie und auf welche Weise die Daten aus dem Fahrmodusspeicher ausgelesen werden können. Es muss hier eine einfache, schnelle und kostengünstige Methode geben, ansonsten die Strafverfolgungsbehörden enorme Schwierigkeiten bei der Untersuchung von Strassenverkehrsunfällen haben werden, da davon auszugehen ist, dass bei der Einführung eines autonomen Fahrens die Lenker geltend machen werden, dass das System nicht korrekt funktioniert habe und sie dafür nicht verantwortlich gemacht werden können.</p> <p>Bei Abs. 3 müsste zusätzlich geregelt werden, dass auch Daten über Bremsen (autonom oder durch Lenker), Blinken usw. gespeichert werden müssen.</p> <p>Die Zeitdauer der Datenspeicherung ist ebenfalls nicht geregelt. Es erscheint klar, dass die Daten nicht auf unbeschränkte Dauer gespeichert werden müssen oder dürfen. Es ist aber zweckmässig, die Daten für eine gewisse Zeitdauer (z.B. einen Monat) gespeichert zu haben, um auch Unfallgeschehen, die unter Missachtung von Meldepflichten zu untersuchen sind, abklären zu können.</p> <p>Ergänzend sollte festgehalten werden, dass die Strafverfolgungsbehörden alle Daten verwenden dürfen, die gespeichert sind. Dabei geht es einerseits um Daten, die ohne gesetzliche Pflicht gespeichert werden, andererseits um Daten, die über die gesetzli-</p>		

	che Aufbewahrungsfrist hinaus gespeichert. Können derartige Daten nicht genutzt werden, kann und wird die Situation eintreten, dass die Strafverfolgungsbehörden zwar wissen (oder wissen könnten), was passiert ist, aber eine erfolgreiche Strafverfolgung nicht möglich ist. Eine Einschränkung der Datenverwendung stellt damit eine ungerechtfertigte Privilegierung derartiger Straftaten gegenüber anderen Delikten dar.
--	---

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Bestimmung ist zu offen gefasst. In welchem Bereich genau soll das ASTRA abweichende Bestimmungen erlassen können? Schlussendlich würde das bedeuten, dass das ASTRA Fahrten bewilligen könnte, ohne dass die einschlägigen Bestimmungen des SVG einzuhalten wären. Da würden sich straf- und haftungsrechtliche Fragen stellen, sollte es bei solchen Versuchsfahrten zu Unfällen kommen.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

<p>10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2^{bis} und 3^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gegen einen erhöhten Ermessensspielraum der Gerichte bei der Strafzumessung ist nichts einzuwenden. Die vorgeschlagene Änderung von Art. 90 Abs. 3 SVG hat aber zur Folge, dass diese Bestimmung praktisch wirkungslos wird. Der Strafrahmen ist gegenüber Abs. 2 um ein Jahr höher, was in der Praxis aber nicht relevant sein dürfte, da es auch unter Abs. 3 in der Praxis keine Sanktionen gibt, die annähernd 3 Jahre Freiheitsstrafe betragen. Aus dieser Sicht könnte Abs. 3 auch gänzlich gestrichen werden, was aber dem ursprünglichen Sinn der Via Sicura zuwiderlaufen würde. Es wäre zu begrüssen, wenn nach wie vor eine Mindestsanktion im Gesetz verankert wird, wobei es genügend erscheint, wenn diese 6 Monate Freiheitsstrafe beträgt. Darüber hinaus ergibt sich dann genügend Ermessensspielraum für die Gerichte. Ohne gesetzliche Mindeststrafe muss damit gerechnet werden, dass auch bei Geschwindigkeitsexzessen gemäss heutiger Raser-Norm wieder Sanktionen von deutlich unter 6 Monaten Freiheitsstrafe bzw. 180 Tagen Geldstrafe ausgesprochen würden.</p>		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Raserdelikte im Sinne von Art. 90 Abs. 3 SVG können sich in Bezug auf die von ihnen ausgehende Gefährlichkeit je nach den Umständen stark unterscheiden. Die Erweiterung des Ermessensspielraumes für Gerichte und Vollzugsbehörden durch Aufhebung der Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr erlaubt es, die Umstände des Einzelfalles differenzierter und angemessener zu berücksichtigen und so unnötige Härten zu vermeiden.</p> <p>Dies unter der Voraussetzung, dass weiterhin eine Mindeststrafe im Gesetz festgelegt wird. Vorgeschlagen wird hier eine Mindeststrafe von 6 Monaten Freiheitsstrafe.</p>		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Staatsanwaltschaft begrüsst die gesetzliche Klarstellung der Gleichbehandlung von Führern von Motorfahrzeugen mit geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit mit Radfahrern bei der Ahndung von Widerhandlungen durch Androhung von Übertretungsstrafen in Form von Bussen. Eine entsprechende Gleichbehandlung beabsichtigte der Bundesrat bereits gemäss Botschaft vom 31.05.1999 zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes für den Bereich der Fahruntfähigkeit und Vereitelung (vgl. BBl 1999 IV 4497). Da nach dem damaligen Verständnis von Art. 42 Abs. 4 VRV für insbesondere die Führer von Motorfahrrädern grundsätzlich die Vorschriften für die Radfahrer gelten sollten, wurde eine gesetzgeberische Klarstellung dieser Haltung offenbar aber nicht für notwendig erachtet. Das Bundesgericht hielt dann aber im Urteil 6B_451/2019 vom 18.06.2019 fest, dass Art. 42 Abs. 4 VRV nur für den Bereich der Fahrregeln besagt, dass namentlich Führer von Motorfahrrädern die Vorschriften für Radfahrer zu beachten haben. Seit diesem Urteil fehlt es an einer expliziten gesetzlichen Grundlage für die erwähnte Gleichbehandlung. Die gesetzliche Klarstellung dieser Gleichbehandlung, welche nun generell, aber beschränkt auf Motorfahrzeuge mit geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit gilt und insbesondere auch den Bereich der Entwendung zum Gebrauch umfasst, wird daher begrüsst.</p> <p>Im erläuternden Bericht wird festgehalten, dass versehentlich bei der Umsetzung der parlamentarischen Initiative «08.421 Herr vom 20.03.2008, Strassenverkehrsgesetz. Änderung» das Führen eines Töfflis ebenfalls Vergehenstatbestand statt wie bisher lediglich als Übertretung ausgestaltet wurde. Gemäss dem erläuternden Bericht sollen jedoch unter die Fahrzeuge von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit nur jene Fahrzeuge fallen, welche eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h sowie eine Leistung von maximal 2.00 kW haben. Schnelle E-Bikes und Mofas würden demnach nicht darunterfallen. Die beabsichtigte Entschärfung des Tatbestands des Führens eines Motorfahrrades ohne Führerausweis erfordert deshalb eine separate gesetzliche Klarstellung.</p>		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Weder aus der geplanten Gesetzesbestimmung noch den dazu verfassten Erläuterungen kann entnommen werden, wozu und aus welchen Gründen es diese Kompetenz des ASTRA brauchen sollte.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsstufe (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Staatsanwaltschaft begrüsst die gesetzliche Klarstellung, dass auch juristische Personen unter die Halterhaftung fallen sollen, um damit den bundesgerichtlichen Anforderungen an eine ausreichend bestimmte gesetzliche Grundlage Genüge zu tun. Dies entsprach auch bereits der vom Bundesrat in der Botschaft vom 20.10.2010 zu «Via sicura» vertretenen Haltung. Es handelt sich dabei lediglich um eine gesetzestechnische Nachbesserung.		



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Sicherheits- und Justizdepartement Polizeigebäude Foribach Postfach 1561 6061 Sarnen
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die meisten leichten Feuerwehrfahrzeuge zum Transport von Personen und Material werden heute als Fahrzeug der Kategorie M1 zugelassen und sind von der vorgesehenen Änderung somit nicht betroffen. Die Mehrheit der Feuerwehrleute verfügt lediglich über einen Führerausweis der Kategorie B. Gleichzeitig ist die Feuerwehr darauf angewiesen, möglichst wenige und flexibel nutzbare Fahrzeuge für den Transport von Personen und Material einzusetzen. In der Praxis spielte die Zulassungskategorie bei den leichten Feuerwehrfahrzeugen (M1 vs. N1) bis anhin eine untergeordnete Rolle. Mit der geplanten Änderung würde die Zulassungskategorie nun relevant. Um die nötige Flexibilität im Rahmen der Gewichtslimite (3.5t) für leichte Motorwagen weiterhin nutzen zu können, beantragen wir die Schaffung einer Ausnahmeregelung betreffend Art. 11. Die Zustimmung erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Änderungen an den techni-		

	schen Vorschriften (Dimensionen, Gewichte) für Fahrzeuge im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen.
--	---

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Bestimmung lässt sich in ihrer Tragweite noch nicht abschätzen. Dass im Strassenverkehr zukünftig Fahrzeuge verkehren, deren Lenkerinnen und Lenker einen unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad aufweisen dürfen, stellt in verschiedener Hinsicht eine sehr grosse Herausforderung dar. Es müssen klare und nachvollziehbare Vorgaben erarbeitet werden.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es fehlt eine Regelung für die Herausgabe der Daten an die Strafverfolgungsbehörden in Strafverfahren oder bei Verkehrsunfällen. Die vom Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten müssen auch den Vollzugsbehörden zugänglich sein und von diesen ausgelesen werden können.</p> <p>Es ist sicherzustellen, dass der Vorschlag den datenschutzrechtlichen Grundsätzen entspricht (Gesetzmässigkeitsprinzip, Zweck der Datenerhebung und Weitergabe). Darüber hinaus fehlt eine gesetzliche Pflicht der Fahrzeughersteller, die in Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten den Strafverfolgungsbehörden auf deren Anordnung zur Verfügung zu stellen.</p>		
<p>7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aus unserer Sicht ist die Frage unklar. Auf was bezieht sich Art. 25c oben. Bezieht sich diese Frage nicht eher auf Art. 25b (Fahrmodusspeicher) anstatt auf Artikel 25a Abs. 3?</p> <p>Diese Bestimmung ist u.E. unklar formuliert und bedarf einer Konkretisierung. Was bedeutet "Der Datenschutz ist zu gewährleisten".</p> <p>Der Titel der Bestimmung ist u.E. ebenfalls unklar. Besser wäre wohl von "Sicherheit" oder "Zugriff" auf die Daten zu sprechen.</p>		
<p>8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Versuche sollten nach einheitlichen Kriterien bewilligt und im Hinblick auf spätere rechtliche Regelungen einheitlich ausgewertet werden. Vor diesem Hintergrund besteht eine gewisse Zurückhaltung gegenüber einer Lösung, die Versuche mit «regionalem Charakter» pauschal an die Kantone delegiert.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Grundsätzlich anerkennen wir das Anliegen, aber es bleiben die Auswirkungen anzumerken: Mehraufwand für die Kantone in den Bereichen Technik und Zulassung, sowie die Auswirkungen auf die Verkehrsabgaben (Gewichtsreduktion = weniger Verkehrsabgaben).</p> <p>Die Motion hatte eine Lösung im Hinblick auf die LSVA zum Ziel. Der vorgeschlagene Gesetzestext wird dem nicht gerecht. Die Zulassungsdaten sollen nicht nach Wunsch jederzeit geändert werden können. Neben dem zu erwartenden Verwaltungsaufwand durch häufige Änderungen für die kantonalen Zulassungsbehörden hat die vorgeschlagene Regelung auch unerwünschte Auswirkungen auf kantonale Verkehrsabgaben resp. auf die kantonale Gesetzgebung, was wir ablehnen.</p> <p>Wir könnten uns vorstellen, dass mittels eines digitalen Systems (betrieben z.B. von der EZV) die Halterschaft das für die LSVA massgebliche Gewicht selber unbeschränkt und wunschgemäss oft ändern resp. deklarieren kann, d.h. z.B. vor jeder Fahrt. Technisch gesehen fährt das Fahrzeug betriebs- und verkehrssicher und teilbeladen auf den Strassen, wofür die Zulassungsgewichte nicht geändert werden</p>		

müssen.

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus der Perspektive der Verkehrssicherheit haben die bisherigen, sehr harten Strafen und Massnahmen gegen die Raserei sicher einen guten Effekt erzielt. Die Betroffenen wurden dabei in Einzelfällen aber sicher härter angefasst, als es unter dem Aspekt des Verschuldens oder der Verkehrsgefährdung oder unter sozialpräventiven Aspekten angezeigt gewesen wäre.		
13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: vgl. Antwort zu Frage 12 Im Vergleich mit anderen Mindeststrafen, die das Strafrecht für Verbrechen oder Vergehen vorsieht, ist die bislang geltende Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» zu hinterfragen.		
14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Antwort zu Frage 12 Mit einer Mindestentzugsdauer von 6 statt 24 Monaten nach einem «Raserdelikt» hebt sich das Raserdelikt nicht mehr so deutlich von den übrigen Kategorien von Verkehrswiderhandlungen ab und es ist zu befürchten, dass die deutlich mildere Massnahmenpraxis, die mit der vorgesehenen Änderung notgedrungen einhergehen wird, auch deutlich weniger abschreckend auf Fahrzeugführer wirkt. Als Kompromiss wäre die asa mit einer Mindestentzugsdauer von 12 Monaten nach einem «Raserdelikt» einverstanden.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

Weitere Bemerkungen und Änderungsbedarf:

Wir gestatten uns, weiteren Änderungsbedarf im SVG aufzuzeigen und wie folgt zu beantragen:

Massnahmen zur Lärmbekämpfung im Strassenverkehr (Wirksameres Vorgehen gegen manipulierte Abgassysteme)

Strafuntersuchungsbehörden und Polizei stehen vor immer grösser werdenden Herausforderungen zur Bekämpfung der Lärmproblematik im Strassenverkehr, welche durch illegale und manipulierte Fahrzeugteile wie Auspuffanlagen geschaffen wird. Dabei bestehen zahlreiche Gesetzeslücken und

¹ SR 0.741.531.951.4

Unklarheiten. Es fehlen klare gesetzliche Grundlagen und Vorgaben für Lärmmessung sowie Messmittel, und die Sanktionen sind kaum abschreckend. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Kurzfristig kann in diesem Bereich eine sehr wirkungsvolle präventive Massnahme eingeführt werden: Zur Lärmbekämpfung sollte im SVG eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, welche es den Administrativbehörden ermöglicht, fehlbaren Fahrzeugführern von manipulierten Abgasanlagen den Führerausweis im Sinne eines Warnungsentzuges zu entziehen. Zudem sollte die Polizei beauftragt werden, Führerausweise sofort abzunehmen. Diese Möglichkeit bestand früher einmal in Art. 54 Abs. 3a SVG. Hiermit könnte eine wirksame präventive Wirkung erzielt werden.

Änderung von Art. 89g Abs. 4 und Abs. 6 SVG:

Art. 89g Abs. 4 SVG

"Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde."

Art. 89g Abs. 6 SVG

Das ASTRA und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abrufverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen.



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Stadtratsbeschluss Nr. 751

E-Mail

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

**Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision
des Strassenverkehrsgesetzes, des
Ordnungsbussengesetzes und von acht
Verordnungen
Stellungnahme**

Sitzung vom 11. November 2020

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) am 12. August 2020 beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen ein Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) durchzuführen.

Der Stadtrat von Luzern nimmt zu den vorliegenden Vernehmlassungsunterlagen Stellung. Er erachtet die meisten vorgeschlagenen Anpassungen als angemessen und stimmt ihnen mehrheitlich zu. Dazu wurden die zugehörigen Antwortformulare ausgefüllt (siehe Beilagen). Die grössten Vorbehalte aus städtischer Sicht richten sich gegen die geplanten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes.

Die vorgesehene **Helmpflicht** auch **für langsame E-Bikes geht aus städtischer Sicht zu weit**. Sie ist weder verhältnismässig noch konsequent. Langsame E-Bikes (Tretunterstützung bis max. 25 km/h) sind mehr oder weniger den Velos gleichgesetzt und bewegen sich auch mit vergleichbaren Geschwindigkeiten. Somit sind auch die wirkenden Energien bei Unfällen vergleichbar. Für Velos besteht jedoch (aus unserer Perspektive auch richtigerweise) keine Helmpflicht. Bei den vergleichsweise tiefen Fahrgeschwindigkeiten und entsprechend geringerem Schadenpotenzial sollte deshalb nach wie vor auf Eigenverantwortung gesetzt werden.

Eine Helmpflicht für langsame E-Bikes hat **negative Nebeneffekte**. Zu erwarten sind beispielsweise logistische Probleme bezüglich Velo-Verleihsystemen. Eine Helmpflicht für langsame E-Bikes (und dann konsequenterweise auch Velos) **erschwert die Förderung** dieser nachhaltigeren und flächeneffizienteren Verkehrsmittel zusätzlich. Anstatt einer Helmpflicht sollte der Fokus einerseits auf die Verbesserung der Attraktivität und der Sicherheit der Veloinfrastrukturen, ande-

Kopie an:

- Schweizerischer Städteverband, Bern
- Luzerner Polizei

Beilagen:

1. Ausgefüllter Fragebogen Verordnungen
2. Ausgefüllter Fragebogen SVG

Stadt Luzern

Stadtrat

Hirschengraben 17

6002 Luzern

Telefon: 041 208 82 88

Fax: 041 208 88 77

E-Mail: sk@stadtluzern.ch

www.stadtluzern.ch

rerseits auf die Beeinflussung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden gelegt werden. Dadurch ergeben sich positive Effekte auf Mischverkehrsflächen.

Eine Velohelmtragepflicht für Kinder bis 16 Jahre auf nicht motorisierten Velos stellt aus unserer Sicht ebenfalls eine Überregulierung dar und ist abzulehnen. Auch hier soll die Empfehlung, einen Helm zu tragen, vor einer Helmpflicht gelten.

Begrüssenswert hingegen ist das geplante **obligatorische Fahren mit Licht** am Tag für Lenkende von Motorfahrrädern und die geforderte **Einhaltung der allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten**. Diese Massnahmen tragen u. a. auch auf Mischverkehrsflächen zu einer Erhöhung der (subjektiven) Verkehrssicherheit bei. Damit verbunden ist auch die Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsmesser eine dringende Anpassung. Die dazu vorgeschlagene Umrüstungspflicht von 5 Jahren wird als zu lang beurteilt. Aufgrund des geringen Umrüstungsaufwandes sind maximal 3 Jahre anzustreben.

Die vorgeschlagene Bussenhöhe von Fr. 30.– bei Überschreitung der Höchstgeschwindigkeiten durch Personen auf Motorfahrrädern sollte höher liegen, da das Schadenpotenzial bei Geschwindigkeiten von 40 bis 50 km/h in Begegnungszonen als hoch erachtet wird. Die Bussenhöhe beim Fahren ohne den erforderlichen Geschwindigkeitsmesser von Fr. 20.– sollte ebenfalls höher liegen.

Die Teilrevision umfasst verschiedene Änderungen und Gesetzesanpassungen, um die technologischen Entwicklungen im Verkehrsbereich gebührend zu berücksichtigen. Diese Absicht ist begrüssenswert – die vorliegenden Massnahmen gehen jedoch noch nicht genug weit, bzw. aus Sicht der Stadt sind noch **weitere Anpassungen vorzusehen**.

Hinsichtlich Lärmschutz sind keine Verbesserungen in Bezug auf die besonders lauten Fahrzeuge vorgesehen. Weder werden die Regeln für die Kontrolle der Fahrzeuge vereinfacht, noch werden härtere Bussen etwa für die «Autoposer» vorgesehen. Die **Vorgaben für die Begrenzung des Lärms von besonders lauten Fahrzeugen** und von besonders lautem Fahrstil sollen verschärft werden.

Es zeichnet sich ab, dass auf den verschiedenen Staatsebenen Massnahmen notwendig sind, um die Klimaziele und Energieziele zu erreichen. Aus städtischer Sicht ist es angezeigt, auf nationaler Ebene die **notwendigen gesetzlichen Grundlagen für eine differenzierte Behandlung von Fahrzeugen zu schaffen**. Dies im Hinblick darauf, dass die Kommunen derzeit kaum Möglichkeiten haben, Anreize für die Kaufentscheidung zugunsten umweltfreundlicher Antriebe zu setzen. Konkret sollen die Möglichkeiten für die Errichtung von Umweltzonen oder ähnlichen Gebieten geschaffen werden, um Zufahrtsbeschränkungen für klimaschädliche oder energieintensive

Antriebe erlassen zu können. Ebenfalls sollte geprüft werden, welche gesetzlichen Anpassungen notwendig sind, um Fahrspuren oder Parkplätze auf öffentlichem Grund Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Antriebstechnologien oder einem hohen Besetzungsgrad vorzubehalten.

Freundliche Grüsse



Beat Züsli
Stadtpräsident



Michèle Bucher
Stadtschreiberin





Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: Stadt Luzern Tiefbauamt Bereich Mobilität Industriestrasse 6 6005 Luzern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Evtl. wäre ein Mechanismus sinnvoll, welcher keine übertriebene Leistung zulässt. Motoren verursachen heute zwar pro Gewichtseinheit weniger Emissionen, werden dadurch aber einfach immer grösser, z. B. SUV (weil die Grenzwerte eingehalten werden können), wodurch der «Spareffekt» teilweise wieder entfällt. Diesem Effekt sollte bezüglich Abmessungen und Gewicht möglichst vorgebeugt werden (zusätzlich erlaubtes Gewicht soll nicht zur Steigerung der Leistung/Erhöhung der Ladung missbraucht werden).</i>		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Verhältnismässigkeit besser gewährleistet</i>		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Anpassung trotz Aufweichung aus rein rechtlicher Sicht wohl notwendig. Evtl. dafür aber anderer Mechanismus sinnvoll/nötig, der verhindert, dass die Raserdelikte so nicht schleichend abgeschafft werden.</i>		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Anpassung trotz Aufweichung rein rechtlichen Gründen wohl notwendig. Evtl. dafür Mechanismus sinnvoll/nötig, der verhindert, dass die Freiheitsstrafe so nicht schleichend abgeschafft wird.</i>		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttätern der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Aufgrund der in den Punkten 12 und 13 vorgenommenen Anpassungen nicht nötig, ungewollte Härten müssten nun eigentlich über den Ermessensspielraum verhindert werden. Wenn das Gericht feststellt, dass es sich wirklich um ein Raserdelikt handelt, muss auch entsprechend gehandelt werden. Sonst kommt es zu einer «kumulierten» Entlastung und zu einer relevanten Verwässerung.</i>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Zusätzliche und nicht nötige Verwässerung von Raser- und FiaZ-Delikten, welche hohe Schadenpotenziale aufweisen.</i>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrern und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Aufgrund technischen Fortschritts und der Digitalisierung, Erfahrungen in anderen Ländern, auf die zurückgegriffen werden kann, usw. sollte das Kosten-Nutzen-Verhältnis zukünftig weniger relevant sein.</i>		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Aufgrund technischen Fortschritts und der Digitalisierung, Erfahrungen in anderen Ländern, auf die zurückgegriffen werden kann, usw. sollte das Kosten-Nutzen-Verhältnis zukünftig weniger relevant sein.</i>		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



3003 Bern
BFE; prp/dis

POST CH AG

Mail an: svg@astra.admin.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA

Aktenzeichen: BFE-033.4-58/2
Ihr Zeichen: dis
Ittigen, 10. Dezember 2020

Stellungnahme zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung des titelerwähnten Geschäfts. Sie finden nachfolgend unsere Anträge.

Antrag: Ergänzung von SVG Art. 89b, Bst. m

«Vollzug der Verminderung der CO₂-Emissionen bei Personenwagen, **Lieferwagen und leichten Sattelschleppern sowie schweren Fahrzeugen.**»

Begründung: Der Vollzug der CO₂-Verminderung bei Lieferwagen und leichten Sattelschlepper als Aufgabe des IVZ war bis Ende 2019 enthalten, ist dann aber aus unbekanntem Gründen und vermutlich fälschlicherweise ab 2020 entfallen. Mit der Totalrevision des CO₂-Gesetzes werden für schwere Fahrzeuge ebenfalls CO₂-Zielwerte eingeführt.

Antrag: Ergänzung von SVG Art. 89e, Bst. g:

«das Bundesamt für Energie: für den Vollzug der Verminderung der CO₂-Emissionen bei Personenwagen, **bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern sowie schweren Fahrzeugen** in die Motorfahrzeugdaten;»

Begründung: Der Datenzugriff zum Zweck der CO₂-Verminderung bei Lieferwagen und leichten Sattelschlepper als Aufgabe des IVZ war bis Ende 2019 enthalten, ist dann aber aus unbekanntem Gründen und vermutlich fälschlicherweise ab 2020 entfallen. Mit der Totalrevision des CO₂-Gesetzes werden für schwere Fahrzeuge ebenfalls CO₂-Zielwerte eingeführt.

Antrag: Anpassung der CO₂-Verordnung Art. 2, Bst a^{bis} Ziffer 3:

«... und die nicht über **eine emissionsfreie Antriebstechnik einen emissionsfreien Antrieb** verfügen, sowie Fahrzeuge...»

Begründung: Mit diesen redaktionellen Änderungen soll die Ziffer 3 der per 2021 teilrevidierten Verordnung angepasst werden und die Konsistenz innerhalb des Artikels gewährleistet werden, vgl. Ziffer 2.

Bundesamt für Energie BFE
Sebastian Dickenmann
Postadresse: CH-3003 Bern
Standort: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 462 51 66 , Fax +41 58 463 25 00
sebastian.dickenmann@bfe.admin.ch
<http://www.bfe.admin.ch/>





Aktenzeichen: BFE-033.4-58/2

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung (Sebastian Dickenmann, Tel. +41 58 462 51 66, sebastian.dickenmann@bfe.admin.ch).

Freundliche Grüsse

Pascal Previdoli

Stv. Direktor /

Leiter Energiewirtschaft

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

Per Mail: svg@astra.admin.ch

Bern, 11. Dezember 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen: Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum eingangs erwähnten Geschäft Stellung nehmen zu können.

Aus datenschutzrechtlicher Sicht veranlassen uns die Aufhebung von Art. 17a des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) über Datenaufzeichnungsgeräte sowie die neuen Vorschriften zum automatisierten Fahren (Art. 25a ff. E-SVG) zu den nachfolgenden Bemerkungen.

Die Aufhebung der *Vorschriften über Datenaufzeichnungsgeräte* (sog. «Blackboxen») halten wir auch aus Datenschutzsicht für angezeigt: Kann – wie im erläuternden Bericht dargelegt – die mit den Blackboxen beabsichtigte Wirkung nicht erzielt werden bzw. ist der zusätzliche Nutzen gering, so ist auch der damit verbundene Eingriff in das Grundrecht auf Schutz der Privatsphäre (Art. 13 BV) unverhältnismässig. Ein Festhalten an der Massnahme wäre mit Art. 36 Abs. 3 BV nicht zu vereinbaren.

Betreffend das *automatisierte Fahren* ist laut dem erläuternden Bericht (Ziff. 1.2.2) das vorrangige Ziel, eine Möglichkeit zur Regelung auf Verordnungsstufe zu schaffen, damit zeitnah auf internationale Entwicklungen reagiert werden kann. Während wir dies für fachlich-technische Aspekte für nachvollziehbar und rechtsstaatlich möglich halten, verhält es sich im Bereich des Datenschutzes anders: Die grundlegenden Bestimmungen über Einschränkungen verfassungsmässiger Rechte sind im formellen Gesetz zu erlassen (Art. 164 Abs. 1 Bst. b BV), was zweifellos zutreffen muss, wenn Personendaten erhoben und bearbeitet werden, aus denen Persönlichkeitsprofile im Sinne von Art. 3 Bst. d DSGVO gebildet werden können. Hier sind auch keine rasanten Entwicklungen zu erwarten, mit denen nur auf Verordnungsstufe angemessen Schritt gehalten werden kann. Mit Blick auf die konkret vorgeschlagenen Vorschriften bedeutet dies Folgendes:

- Gegen die fachlichen Delegationsnormen von Art. 25a E-SVG gibt es aus unserer Sicht nichts einzuwenden. Dies gilt auch für Abs. 4, welcher nach unserem Verständnis nicht Personendaten betrifft, sondern nur für die Verkehrssicherheit massgebliche Sachdaten. Lediglich in redaktioneller Hinsicht empfehlen wir, den mehrdeutigen Begriff «Zuverlässigkeit» durch die laut Erläuterungen gemeinte «Richtigkeit» zu ersetzen, welche auch im Datenschutzrecht üblich ist (vgl. Art. 5 DSGVO).
- Art. 25b Abs. 2 E-SVG über den Zugang des Fahrzeughalters¹ zu den aufgezeichneten Daten trägt dem Umstand nicht Rechnung, dass es sich dabei nicht notwendigerweise um den *Fahrzeugführer* handelt, auf den sich z.B. aufgezeichnete Zeit- und Ortsdaten (vgl. Abs. 3 Bst. a) beziehen. Namentlich bei gemeinsam genutzten Fahrzeugen (Car-sharing) ist auszuschliessen, dass der Fahrzeughalter, der die Beteiligten nach aussen vertritt, Zugang zu Daten über das Fahrverhalten der anderen oder deren Bewegungsprofile erhält. Die Vorschrift ist entsprechend zu überarbeiten.
- Die datenschutzrechtliche Delegationsnorm von Art. 25b Abs. 3 E-SVG halten wir für ungenügend und unvollständig. Sollen nebst Zeit- und Ortsdaten weitere Daten erhoben werden, welche direkt oder indirekt Aufschluss über das Verhalten des Fahrzeugführers geben (z.B. dessen Reaktion auf bestimmte Ereignisse), ist dies auf Gesetzesstufe vorzusehen. Mit Blick auf die hohe Sensibilität von Zeit- und Orts- sowie allfälliger weiterer verhaltensbezogener Personendaten sind die Rahmenbedingungen für den Zugang der Vollzugsbehörden und Dritter zu den Daten im Gesetz selbst und nicht erst in einer Verordnung zu definieren; dies gilt insbesondere für die Voraussetzungen, den jeweiligen Zweck und die Massnahmen zum Schutz der Vertraulichkeit («need to know»-Prinzip). Gänzlich fehlen Vorschriften zum Datenspeicherort (richtigerweise im Fahrzeug und nicht beim Hersteller), zum Umgang mit von Kameras/Sensoren/Messgeräten des Fahrzeugs erfassten Personendaten anderer betroffener Personen als dem Fahrzeugführer (Insassen, Führer anderer Fahrzeuge, Fussgänger etc.) und zur Zuweisung der datenschutzrechtlichen Verantwortung. Das Gesetz ist entsprechend zu ergänzen.
- Mit dem Begriff «Datenschutz» wird in Art. 25c E-SVG offenbar die Datensicherheit im Sinne von Art. 7 DSGVO gemeint (vgl. die Erläuterungen: «Der Datenschutz [...] muss dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen»). Die Daten- bzw. Informationssicherheit umfasst jedoch nicht nur den Schutz vor unbefugtem Zugriff (Vertraulichkeit), sondern auch die Integrität und Verfügbarkeit der Daten. Die Vorschrift ist begrifflich und inhaltlich zu überarbeiten.
- Laut Art. 25d Abs. 2 E-SVG soll das ASTRA vorsehen können, dass bei Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem «von den geltenden Bestimmungen abgewichen wird». Zwar lässt der erläuternde Bericht vermuten, dass damit in erster Linie Ausrüstungsvorschriften und Verkehrsregeln gemeint sind, der Gesetzeswortlaut liesse aber auch Abweichungen von den Vorschriften zum Datenschutz zu, wozu kein Anlass besteht und was durch eine präzisere Formulierung auszuschliessen ist.
- Schliesslich ist – auch wegen der fehlenden Zuweisung der datenschutzrechtlichen Verantwortung – nicht ganz klar, inwieweit neben dem Datenschutzrecht des Bundes auch kantonale Vorschriften (und ggf. die Zuständigkeit der kantonalen Datenschutzbehörden) zur Anwendung gelangen, namentlich wenn das ASTRA Entscheidungsbefugnisse auf

¹ Wie im Gesetzesentwurf nennen wir jeweils nur die männliche Form, meinen damit aber selbstredend immer auch Fahrzeughalterinnen bzw. -führerinnen.

die Kantone überträgt (vgl. Art. 25d Abs. 3 E-SVG). Eine entsprechende Klärung mindestens in den Erläuterungen bzw. in der künftigen Botschaft wäre zu begrüssen.

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Anliegen und danken Ihnen dafür.

Freundliche Grüsse



Ueli Buri
Präsident privatim

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Bundesamt für Strassen
3003 Bern

elektronisch an:
svg@astra.admin.ch

Grenchen, 01.12.2020

Stellungnahme von Swiss Cycling zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG), zu der Verkehrsregelnverordnung (VRV) und zu der Ordnungsbussenverordnung (OBV) im Rahmen der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG), zu den Verordnungen Verkehrsregeln (VRV) und Ordnungsbussen (OBV) Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Als nationaler Radsportverband vertritt Swiss Cycling die Interessen des Velos von der Basis bis zur Weltspitze. Wir verstehen uns als Drehscheibe und Kompetenzzentrum des Schweizer Radsports in den Bereichen Freizeit und Mobilität, Leistungs- und Breitensport. Aus diesem Grund ist es und ein grosses Anliegen zu dieser Vernehmlassung Stellung zu nehmen.

1 Allgemeine Bemerkungen

Weite Teile der in die Vernehmlassung geschickten Verordnungen und Gesetze sind für den Sport nicht direkt relevant. Die Antwort von Swiss Cycling bezieht sich deshalb ausschliesslich auf die beiden Verordnungsanpassungen Verkehrsregeln (VRV), die dazugehörige Ordnungsbussen (OBV) sowie zu den Anpassungen «Via sicura» im Strassenverkehrsgesetz (SVG). Entsprechend äussern wir uns auch in den Fragebögen ausschliesslich zu diesen Aspekten.

PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜLACH



CO-PARTNER



K-Sales

2 Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit «Via sicura»

Wir sind sehr kritisch gegenüber den vorgesehenen Anpassungen «Via sicura» im Bereich der Verkehrssicherheit. Zwar verstehen wir die Absicht des Bundesrates, mit den vorgesehenen Anpassungen den Strafgerichten einen grösseren Ermessensspielraum bei Raserdelikten zu gewähren um die Verhältnismässigkeit zu anderen, vergleichbaren Straftaten sicherzustellen.

Mit den Abschwächungen sendet der Bundesrat hingegen das falsche Signal an potenzielle Raser. Aus diesem Grund dürfen heute wirksame Massnahmen zur Vermeidung einer Fremdgefährdung (Regelungen und Strafen zum Schutz vor Rasern und zum Schutz vor Autofahrer unter Alkoholeinfluss) nicht gelockert werden. Zumal ein bereits heute ein Ermessensspielraum besteht, indem Richter*innen bedingte oder unbedingte Urteile aussprechen können.

3 Helmtragepflicht für langsame E-Bikes

Swiss Cycling steht in erster Linie für das Wohl der Velofahrerinnen und Velofahrer ein. Somit ist es unsere Pflicht, uns ebenfalls für ihre Sicherheit einzusetzen.

Das Tragen von Velohelmen kann zur Milderung von Unfallfolgen beitragen. Verletzungen fallen mit Helm deutlich weniger gravierend aus. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU wird die Wahrscheinlichkeit einer Kopfverletzung mit einem Helm bei einem Unfall sogar halbiert.

Auch wenn ein erzwungenes Helmtragen gegebenenfalls zu einem Rückgang der Velonutzung führen könnte, spricht sich Swiss Cycling für eine Helmtragepflicht bei langsamen E-Bikes aus. Ein Helm schützt bei einem Unfall immer, auch wenn der Unfall mit der Helmpflicht nicht vermieden werden kann.

Die Helmtragepflicht darf deshalb nur eine von weiteren Massnahmen sein, um die Sicherheit des Velofahrenden zu erhöhen. Sie ersetzt also keinesfalls die nötigen Anpassungen bei Infrastruktur (Velowege, Entflechtung) und auf Gesetzesebene (z.B. Erhöhung des Abstandes beim Überholmanöver von Fahrrädern).

4 Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

Der Sicherheitsnutzen von Licht am Tag ist erwiesenermassen gross. Die Nachteile sind vernachlässigbar: Licht ist bereits vorhanden, der zusätzliche Stromverbrauch sehr gering.

Aufgrund ihrer wenig auffälligen Silhouette werden Velofahrende auch tagsüber oft übersehen. Das Tagfahrlicht leistet einen wesentlichen Beitrag, dass Velofahrende tagsüber mehr auffallen, insbesondere in kontrastarmen Situationen, zum Beispiel wenn sich Velofahrer wenig von Hintergrund abheben oder im Schattenwurf.

Hingegen macht es keinen Sinn die Regelung für E-Bikes anzuwenden, welche als Sportgerät (zB E-Mountainbikes) genutzt werden. E-Mountainbikes (E-MTBs) sollen gleich wie andere Sport-Fahrräder behandelt werden. Wenn sämtlich E-MTBs auch am Tag beleuchtet auf in Wälder oder

PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜLACH



CO-PARTNER



K-Sales

Wiesen verkehren, schiesst die Regelung über das Ziel hinaus, belastet die Natur durch Licht-Emissionen und führt letztlich zu erheblichen Aufrüstungskosten. Beim Einsatz von E-MTB's als Sportgerät im Gelände bringt das Tagfahrlicht zudem wenig Nutzen für die Sicherheit.

Hinzu kommt, dass die langsamen E-Bikes in der Regel eine geringere Geschwindigkeit aufweisen als z.B. Rennräder. Hinsichtlich dieser Argumentationskette ist zu vermeiden, dass eine Lichtpflicht für übrige Velos (z.B. Rennräder) erneut zum Politikum wird.

Aus diesem Grund schlagen wir folgenden Anpassungen im Gesetzesentwurf vor:

Art. 30 Abs. 2

2 Im Übrigen sind bei Motorfahrzeugen die Tagfahrlichter, die Abblendlichter oder die für die entsprechende Fahrzeugart vorgeschriebenen Lichter zu verwenden.

Ausgenommen sind:

- a. Motorfahrzeuge, die von einer zu Fuss gehenden Person geführt werden;
- b. Motorfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h;
- c. Motorfahrzeuge, die als Sportgerät verwendet werden; sowie
- d. Motorfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1970 erstmals zum Verkehr

zugelassen wurden.

5 Einhaltung der allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten

Alle Verkehrsteilnehmende müssen sich an die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten im Strassenverkehr halten – auch E-Bikes. Wenn E-Bikes die signalisierte Höchstgeschwindigkeit nicht einhalten, führt dies zu Konflikten in Tempo-30- und Begegnungszonen, auf Radwegen und Veloverbindungen (signalisiert mit Verbot für Motorwagen und Motorräder). Diese Gefahren lassen sich durch die Einhaltung von Tempolimiten entschärfen.

Hingegen spricht sich Swiss Cycling klar gegen eine Ausrüstung mit Geschwindigkeitsmesser von langsamen E-Bikes mit einer Tretunterstützung von bis 25 km/h aus. Eine Auf- oder Nachrüstung ist mit Kosten verbunden, die der Velobesitzer beim Kauf oder für die Nachrüstung bezahlen muss. Diese Kosten sind unverhältnismässig und nicht vertretbar.

6 Handlungsbedarf zur Förderung von Cargobikes

Wir begrüssen die Absicht des Bundesrats, den Einsatz von umweltfreundlichen Technologien insbesondere im Güterverkehr zu erleichtern. Besonders klimafreundlich, leise und platzsparend sind Cargo-Bikes. Sie hätten im städtischen Güterverkehr ein sehr grosses Potential. Die geltenden Regelungen in der Schweiz erschweren aber den Einsatz von Cargo-Bikes unnötig und müssen angepasst werden.

PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜLACH



CO-PARTNER



7 Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und zur Teilrevision von acht Verordnungen

Die Fragebögen liegen der Stellungnahme bei.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an Maurice Rapin, Leiter Breitensport, Tel. 079 751 27 69, maurice.rapin@swiss-cycling.ch

Freundliche Grüsse

Markus Pfisterer
Geschäftsführer

A handwritten signature in blue ink that reads "Markus Pfisterer".

Thomas Peter
Sportdirektor

A handwritten signature in blue ink that reads "T. Peter".

PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜLACH



CO-PARTNER



K-sales



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Swiss Cycling Sportstrasse 44 2540 Grenchen
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ein Ermessensspielraum bestand bereits vorher, indem die Richter bedingte oder unbedingte Urteile aussprechen konnten. Die Abschwächung sendet eine unerwünschte Botschaft an potentielle Raser. Die Volksinitiative 12.053 «Schutz vor Rasern» wurde aufgrund des strengen Gegenvorschlages zurückgezogen. Eine Änderung nach so kurze Zeit missachtet den Volkswillen.		
13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Bemerkungen zu Frage 12.		
14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Bemerkungen zu Frage 12.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Durch den Rückgriff des Versicherers auf die fehlbare Person muss die Person selber die Konsequenzen des Schadens tragen. Dies ist sinnvoll weil dadurch das Verhalten bestraft wird und dies von künftigen Raserdelikten abschreckt. Die neue Regelung ist eine Abschwächung des Schutzes vor Raser. Es birgt das Risiko, dass Raser ein Versicherungsangebot finden, welche das Rasen finanziell absichert.		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Staat hat eine besonders hohe Pflicht, wenn es um die Unversehrtheit und den Schutz seiner Bürger gegenüber Dritten geht. Bei Rasern und wiederholten Blaufahrern besteht ein grosses Rückfallrisiko vor dem Unbeteiligte zu schützen sind. Um Kosten zu sparen sollte stattdessen der Verursacher-Anteil erhöht werden. Von Personen, die mutmasslich mehrfach das Leben der übrigen Verkehrsteilnehmer gefährdet haben, darf man verlangen, dass sie sich mit grösseren Geldbeträgen an der Massnahme beteiligen, wenn sie nicht auf das Autofahren verzichten wollen. Im Gegenzug wird ihnen zugestanden, trotz höchst zweifelhaftem Verhalten noch einmal eine Chance zum Lenken eines Motorfahrzeuges zu erhalten. Für die potentiellen Opfer bedeuten Blackbox oder Alkoholwegfahrsperrn eine notwendige doppelte Absicherung, bei Rückfälligkeit oder Fehleinschätzung Begutachter.		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	Siehe Bemerkungen zu Frage 17.
--	--------------------------------

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Office fédéral des routes OFROU
Département : Réseau de routes
3003 Berne

svg@astra.admin.ch

Berne, 07.12.2020

Tel. +41 31 359 23 43, killian.constantin@voev.ch

Prise de position de l'UTP concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances

Madame, Monsieur

Dans votre courrier du 12 août 2020, vous nous avez invité à nous prononcer sur la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances. Nous saisissons volontiers cette occasion.

Nous saluons la volonté du département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie, de la communication DETEC d'encourager un transport de marchandises plus propre, avec notamment une meilleure considération des spécificités liés aux systèmes de propulsion alternatives, de faciliter les essais et l'exploitation des véhicules autonomes et d'améliorer la sécurité des cyclistes.

Nous soutenons dans l'ensemble les modifications apportées aux différentes lois et ordonnances. Nous souhaitons cependant vous faire part des amendements suivants. Les amendements sont regroupés par thèmes :

- **Poids et longueur maximale**

L'UTP est favorable aux différentes modifications proposées, à condition que les points suivants soient garantis en tout temps, à savoir :

- L'augmentation du poids et/ou de la longueur maximale ne doit pas coïncider avec une augmentation de la charge maximale (quantité transportée).
- Toutes modifications de poids et de longueur maximale ne doit pas être contraire à la politique de transfert de route au rail, c'est-à-dire que les changements apportés doivent être compatible avec le matériel roulant ferroviaire actuel, que cela soit pour le trafic combiné non accompagné ou pour le trafic combiné accompagné.

- Les modifications sont à intégrer à la loi et non à l'ordonnance. Les systèmes de propulsion propres (par ex : hydrogène) ne sont aujourd'hui pas encore arrivés à maturation, raison pour laquelle un changement précipité de l'ordonnance ne fait pas sens.

- **Véhicules autonomes**

L'UTP salue les modifications proposées par cette révision mais souhaite apporter certains compléments.

Pour l'UTP, il est important que la mobilité autonome soit pensée dans une logique de mobilité commune, c'est-à-dire que la mobilité autonome soit construite dans le prolongement du système de transports publics actuel. Les véhicules autonomes ne doivent pas être considéré comme une nouvelle étape du trafic individuel motorisé.

Pour l'UTP, les véhicules autonomes, exploités dans une logique de transports publics, permettront à l'avenir de mieux prendre en considération les besoins individuels des passagers, dans les régions périphériques où les cadences élevées sont économiquement difficilement justifiables.

Finalement, l'UTP soutient la mise en place d'un système de gestion contrôlé, sécurisé et centralisé des données afin d'éviter d'avoir des systèmes parallèles opaques. Pour cette raison, il est primordial d'instaurer rapidement des conditions-cadres stratégiques et réglementaires afin de réguler l'exploitation de véhicules autonomes.

- **Obligation du port du casque**

L'UTP est contre l'obligation du port du casque pour les vélos électriques (jusqu'à 25 km/h). La combinaison vélos électriques / transports publics est aujourd'hui répandue et favorable à un report modal du transport individuel motorisé à un transport propre et sans émission. Ce changement d'habitude, avec une adoption forte du vélo électrique, notamment en milieu urbain, ne doit pas se heurter à des contraintes supplémentaires, sans quoi le risque d'un transfert du vélo au transport individuel motorisé est probable.

L'UTP soutient naturellement toute campagne de sensibilisation pour le port du casque mais est contre une obligation.

Toutes les explications sont consultables dans les deux questionnaires accompagnants cet écrit.

Nous vous remercions pour la prise en considération de nos différents compléments et restons à votre disposition pour toutes questions complémentaires.

Nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de notre considération distinguée.



Ueli Stückelberger
Directeur UTP



Questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Union des transports publics Dählhölzliweg 12 3008 Berne
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

1. Acceptez-vous l'insertion dans la LCR d'une disposition selon laquelle le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée ? <i>(art. 9, al. 2^{bis}, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : L'UTP accepte cette insertion sous certaines conditions, à savoir : <ul style="list-style-type: none">• L'augmentation du poids et de la longueur maximale ne doivent pas coïncider avec une augmentation de la charge maximale pour le transport de marchandises.• L'augmentation du poids et de la longueur maximale ne doit pas être contraire à un transfert de la route au rail, c'est-à-dire que la compatibilité avec le matériel roulant ferroviaire existant doit être garanti en tout temps, que cela soit pour le trafic combiné non accompagné (TCNA) ou pour le trafic combiné accompagné (chaussée roulante). Par ailleurs, l'UTP évalue de manière critique la volonté de régler le poids et la longueur maximale au niveau de l'ordonnance (plus rapide) et non au niveau de la loi (plus lent). Un potentiel d'efficacité énergétique de 3 à 5% et une légère augmentation de la sécurité ne justifie pas une telle démarche.		

--	--

2. Conduite automatisée

2. Approuvez-vous la définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation ? (art. 25a, al. 1, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : L'UTP approuve la définition dans la proposition de la loi.		

3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule visé à l'art. 31, al. 1, LCR ? (art. 25a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : L'UTP accepte cette modification. En effet, la nécessité d'un conducteur pour des véhicules équipés d'un système d'automatisation n'est plus nécessaire, sans quoi l'intérêt économique de l'exploitation d'un véhicule électrique est caduc. Comme les véhicules autonomes actuels ne remplissent pas encore un degré de fiabilité suffisant, la présence d'un chauffeur est encore nécessaire.		

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours ? (art. 25a, al. 3, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : L'UTP accepte cette modification, car elle apporte plusieurs avantages : <ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de l'attractivité de la place économique Suisse • Opportunités pour l'établissement définitif de constructeurs en Suisse • Création de Business Cases intéressant en Suisse • Réduction des indemnités pour les transports publics. L'UTP demande que les procédures pour l'obtention d'une autorisation d'exploitation ne doivent pas dépasser 90 jours. De plus l'UTP souhaite que les constructeurs soient astreints d'introduire les données dans l'infrastructure de données NaDIM. Finalement, l'UTP demande que les autorisations soient données pour un type de parcours ou zones (distinction par profil de risque) et non pour un parcours prédéfini.		
5. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25a, al. 4 (sécurité routière,		

traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25a, al. 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Sur le principe, l'UTP approuve les conditions-cadres énoncées à l'article 25a. al. 4. L'UTP demande cependant de préciser quelles sont les données concernées par ce processus et d'ajouter des précisions concernant la qualité des données.		

6. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25b (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25b du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : L'UTP approuve les conditions-cadres énoncées à l'art. 25b. L'UTP demande d'intégrer un système de transmission des données vers un serveur central à disposition des autorités. Cette mesure de sécurité permet de parer à toutes éventualités (incendie, manipulation, etc).		

7. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25c (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25c du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Comme mentionnez à la question 6, l'UTP approuve les conditions-cadres permettant de garantir l'intégrité des données et de respecter la loi sur la protection des données pour les données récoltées « en direct » par les véhicules à système d'automatisation. La possibilité de téléguidage (pour le franchissement d'obstacle) doit également être considéré.		

8. Acceptez-vous que l'Office fédéral des routes (OFROU) puisse autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation ? (art. 25d du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : L'UTP accepte que l'OFROU puisse autoriser des dérogations aux dispositions en		

	vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation. L'UTP demande également de faciliter le renouvellement d'une autorisation pour des essais limités (par ex : prolongation d'une année sans avoir à rédiger un nouveau dossier complet). En fonction de la configuration, des essais de plus longues durées sont parfois nécessaires.
--	---

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ? (art. 105 ^{bis} du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : L'UTP accepte l'octroi de contributions, si et seulement si, les contributions permettent d'augmenter l'attractivité des transports publics à moyen et long terme, que cela soit sur le plan de l'aménagement du territoire ou de l'efficacité énergétique.		

3. Mise en œuvre d'interventions parlementaires

3.1 Motion 15.3574 – Annulation du permis de conduire à l'essai

10. Acceptez-vous que désormais seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive ? (art. 15a, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.2 Motion 13.3572 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

11. Acceptez-vous que le détenteur puisse faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès de l'autorité d'exécution cantonale ? (art. 9, al. 2 ^{bis} et 3 ^{bis} , du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3 Motion 17.3632 – Adaptation du programme Via sicura

3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards

12. Acceptez-vous que les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les « délits de chauffard » ? (art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

13. Acceptez-vous que la peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, soit abrogée ? (art. 90, al. 3, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

14. Acceptez-vous que le permis de conduire doive être retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois ? (art. 16c, al. 2, let. a ^{bis} , du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

15. Acceptez-vous qu'en cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur ne soit plus tenu de se retourner contre la personne fautive ? (art. 65, al. 3, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)

16. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès		
--	--	--

de vitesse ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 1, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

17. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 2, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Autres révisions nécessaires

4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

18. Acceptez-vous qu'il soit mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? (art. 2, al. 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
L'UTP n'accepte aucun assouplissement d'exception à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. Cette mesure serait contraire à la politique du transfert du trafic au rail.		

4.2 Aménagement des passages pour piétons

19. Acceptez-vous que l'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons soit abrogée ? (art. 6a, al. 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

20. Acceptez-vous que la compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations soumises à autorisation soit étendue ? (art. 52, al. 1 et 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.4 Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales

21. Acceptez-vous que la peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales ne soit désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté ? (art. 99 du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.5 Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder au cas par cas des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance

22. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers ? (art. 106, al. 2 ^{bis} , du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

23. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein ¹ ? (art. 106a, al. 1, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

¹ RS 0.741.531.951.4

--	--

24. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale ? La compétence de conclure de tels traités couvre les objets que le Conseil fédéral est autorisé à régler lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national)
(art. 106a, al. 2, du projet LCR)

 OUI

 NON

 sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

4.7 Extension de la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre aux personnes morales (modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre)

25. Acceptez-vous que la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre soit étendue aux personnes morales ?
(art. 7, al. 1, du projet LAO)

 OUI

 NON

 sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Bundesamt für Strassen

3003 Bern

per E-Mail:

svg@astra.admin.ch

Cargo Forum Schweiz

c/o VAP

Ringlikerstrasse 70

8142 Uitikon

Tel.: 044 491 15 95

E-Mail: furrer@cargorail.ch

Uitikon, 11. Dezember 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Cargo Forum Schweiz ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Wir erlauben uns daher, uns zum vorgelegten Gesetzgebungspaket wie folgt und in den beigelegten Fragebogen zu äussern.

Die Vorlage greift wichtige Anliegen des Strassengüterverkehrs auf und schlägt insgesamt praktikable Lösungen vor. Vor allem die geplanten, **weitreichenden Förderungsmassnahmen** in Bezug auf das Gesamtgewicht von Fahrzeugen mit alternativen oder emissionsfreien Antriebssystemen sowie die Anpassungen in Bezug auf die Länge von Fahrzeugen mit aerodynamisch günstiger Formgebung oder mit Wasserstoff/Brennstoffzellenantrieb **befürworten wir**. Diese Massnahmen werden dazu beitragen, die Bereitschaft der Fahrzeughalter für Investitionen in alternative Fahrzeugkonzepte zu erhöhen.

Aus unserer Sicht bedauerlich ist hingegen, dass die **Technologieneutralität betreffend Antriebssysteme nur teilweise angegangen** wird. Technologieneutral bedeutet, dass es unerheblich ist, mit welcher Technologie das Ziel, insbesondere das CO₂-Reduktionsziel, erreicht wird. Ausschlaggebend ist einzig, dass die Energie aus sauberer und regenerativer, heisst aus nichtfossiler Quelle stammt. Erfüllt ein Antriebssystem diese Voraussetzung, so ist es im Idealfall CO₂-neutral, und zwar gleichgültig, ob es auf flüssige Treibstoffe (Benzin, Diesel in synthetischer Form), auf Gas (CNG, LNG, LPG in Form von Biogas), Strom (Wind-, Wasser-, Sonnenkraft) oder auf Wasserstoff zurückgreift. Wir erwarten, dass dieser Aspekt ("Well to Wheel") künftig mehr Beachtung erfährt und geeignete Förderungsmassnahmen ergriffen werden – selbstverständlich mit Augenmass und ohne die nach wie vor in grosser Zahl verbreiteten, ständig weiterentwickelten, konventionellen Antriebssysteme zu benachteiligen und mithin die Schweizer Wirtschaft zu schädigen!

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse an den Erfahrungen und Empfehlungen der Kunden der Güterbahnen. Für Ergänzungen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Cargo Forum Schweiz



Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident CFS



Dr. Frank Furrer, VAP
Geschäftsführer CFS



Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident SSC



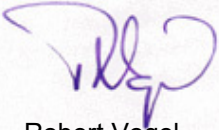
Philipp Muster
Geschäftsleiter SSC



Thomas De Courten, Nationalrat
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS



Robert Vogel
Präsident GS1



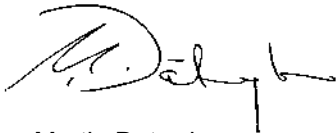
Thomas Bögli
Geschäftsleitung GS1



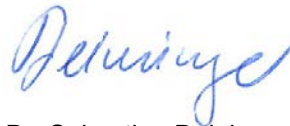
Dr. Ralph Lewin
Präsident SVS



André Auderset
Geschäftsführer SVS



Martin Dätwyler
Direktor HKBB



Dr. Sebastian Deiningner
Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt HKBB



Thierry Burkart, Ständerat
Zentralpräsident ASTAG



Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor ASTAG



Josef Dittli, Ständerat
Präsident VAP



Dr. Frank Furrer
Generalsekretär VAP

CARGO FORUM SCHWEIZ

Das Cargo Forum Schweiz (CFS) ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

ist der Verband des Schweizer Güter- und Personentransports auf der Strasse mit Lastwagen, Cars und Taxis. Die ASTAG hat rund 4'200 Transportunternehmen in 18 Sektionen und 15 Fachgruppen und repräsentiert damit über 80 Prozent des Transportgewerbes in allen Kantonen und Regionen der Schweiz.

GS1, Schweiz

ist die Kompetenzplattform für nachhaltige Wertschöpfung auf der Basis optimierter Waren- und Informationsflüsse. Als Fachverband mit rund 5000 Mitgliedsunternehmen vernetzt GS1 Schweiz Beteiligte, fördert die Kollaboration und vermittelt Kompetenz in Wertschöpfungsnetzwerken. Globale GS1 Standards und Prozessmodelle ermöglichen die Gestaltung effizienter Wertschöpfungsketten.

SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer bei der Basel

Die SIHK vertreten die Wirtschaftsverbände der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der ganzen Schweiz. Sie verstehen sich als Bindeglied zwischen Staat und Wirtschaft. Die Mitgliederfirmen repräsentieren die Struktur der Schweizer Wirtschaft und einen Grossteil der schweizerischen Arbeitsplätze.

SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel

ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert über 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt über 320 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne

Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale und nachhaltige Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Transportwesen ein. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft

Die SVS ist der Zusammenschluss der schweizerischen Schifffahrt sowie der Hafenwirtschaft und vertritt deren Interessen bei Behörden, anderen Verkehrsträgern und einschlägigen Organisationen im In- und Ausland.

VAP - Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen

Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der verladenden Wirtschaft und Logistik der Schweiz, Deutschlands, Italiens, Polens, Österreichs und Frankreichs, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen in Anschlussgleise, Terminals, Umschlagseinrichtungen, Lastwagen, Güterwagen und Traktionsmittel tätigen.



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Cargo Forum Schweiz c/o VAP Ringlikerstrasse 70 8142 Uitikon
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Sieben Jahre nach der Einreichung ist die Umsetzung dieser Motion überfällig.</p> <p>Wie in den Erläuterungen ausgeführt (vgl. S. 16, Ziff. 1.3.2.2), müssen die Modalitäten für eine unkomplizierte Ab- und Auflastung nun auf Verordnungsstufe festgelegt werden. Weshalb dies im vorliegenden SVG- Revisionspaket, das ja eine Änderung der VTS mitumfasst, nicht gleichzeitig getan wird, können wir nicht nachvollziehen.</p> <p>Antrag: Die Modalitäten der Ab- und Auflastung sind in die aktuelle VTS-Revision (oder an anderer, passender Stelle) aufzunehmen. Leitschnur und von zentraler Bedeutung ist die unkomplizierte, rasche und kostengünstige Umsetzung der Gesamtgewichtsänderung. Zudem muss – natürlich in Rücksicht auf die noch zu beschliessende und in Kraft zu setzende SVG-Grundlage – eine möglichst rasche Inkraftsetzung der Ausführungsbestimmungen angestrebt werden, damit die Transportbranche von den Verbesserungen umgehend profitieren kann.</p>		

--	--

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Wie im erläuternden Bericht erwähnt, spricht heute mit Blick auf die Verkehrssicherheit nichts mehr gegen die Durchführung von Rundstreckenrennen mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Deshalb gehen wir davon aus, dass nicht nur E-Rennen bewilligungsfähig sind, sondern auch Rennen mit ausschliesslicher oder zumindest teilweiser verbrennungsmotorischer Antriebstechnologie (Hybrid, Gas, Wasserstoff etc.). Das Erfordernis des Umweltschutzes gemäss Art. 53 Abs. 1 E-SVG stünde solchen Rennen jedenfalls nicht entgegen.</p>		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aus sachlichen und verfahrensökonomischen Gründen unterstützen wird die Änderungskompetenz des Bundesrats für die im E-SVG namentlich aufgelisteten internationalen Abkommen.</p> <p>Äusserst wichtig im Zusammenhang mit dem Landverkehrsabkommen und für den Bundesrat nicht verhandelbar ist das Kabotageverbot. Es ist unantastbar, was in Art. 106a Abs. 3 E-SVG denn auch eindeutig zum Ausdruck kommt. Daran muss unbedingt festgehalten werden, andernfalls – Absatz 3 findet in der vorgeschlagenen Form nicht Eingang in die Botschaft ans Parlament – wir Art. 106a E-SVG integral ablehnen.</p> <p>Die Möglichkeit einer Kompetenzdelegation des Bundesrates ans ASTRA (Art. 106a Abs. 4 E-SVG) erachten wir jedoch als zu weitreichend und als zu offen formuliert, insbesondere was den zweiten Satz betrifft ("Er [der Bundesrat] berücksichtigt dabei die Tragweite der Änderungen"). Immerhin geht es hier um bedeutsame völkerrechtliche Verträge, für deren Abschluss und Anpassungen die verfassungsmässigen Zuständigkeiten (vgl. Art. 166 BV) nicht ohne Not durchbrochen werden dürfen.</p> <p>Antrag: Art. 106a Abs. 4 E-SVG streichen.</p>		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Verein Drive Switzerland. Aktuell bestehend aus: SBB, PostAuto, Basler Verkehrs-Betriebe, tpf, tpg, Zugerland Verkehrsbetriebe, Verkehrsbetriebe Zürich, Swiss Transit Lab, Bestmile, BernMobil

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **12.12.2020** an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist?
(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Automatisiertes Fahren

<p>2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir begrüßen die Definition aus dem Gesetzesvorschlag. Wir möchten jedoch festhalten, dass es einer Erweiterung der VTS (Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge) mit Klassifizierung des Automatisierungs-Levels analog etablierter Modelle) benötigt. Grundsätzlich stellen sich uns jedoch folgende Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wer ist der Entscheidungsträger, ob und wie ein System diese Anforderungen erfüllt? • Ist hier auch die Zeitkomponente relevant? D.h. wie lange muss das Fahrzeug in der Lage sein, die Fahraufgaben in bestimmten Situationen umfassend zu übernehmen? • Was ist genau mit folgendem Satz gemeint: «die Fahraufgaben zumindest in bestimmten Situationen umfassend zu übernehmen»? Shuttles zum Beispiel sind heute nicht in der Lage, Überhol- oder seitliche Parkmanöver durchzuführen. 		

<p>3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In der Artikelbeschreibung wird nicht geregelt, welche Anforderungen an eine "Begleitpersonen" resp. Fahrzeugführer/innen gestellt werden, insbesondere im beruflichen Personen- und Warentransport (ÖV), solange das automatisierte Fahren nicht auf Level 5 voll funktioniert. Wir möchten somit auf den Unterschied zwischen den verschiedenen Fahrzeuggruppen (privates PW, öV, Warentransport etc.) hinweisen. • Wir sehen zudem eine Rückfallebene als zwingend erforderlich an, da eine Serienreife der Fahrzeuge noch nicht vorhanden ist (bspw. Teleoperation). Es stellt sich ausserdem die Frage wer bei vollautomatisierten Fahrzeugen die Beherrschungspflicht innehält (z.B. Bertreiber oder Hersteller). 		

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die "bestimmten Strecken" müssen auf "bestimmte Strecken und Gebiete" (bspw. mittels Geofencing) erweitert werden, damit auch Umleitungsfahrten auf Grund einer Streckenblockierung oder Baustellenalternativen möglich sind, ohne dass ein neuer Antrag gestellt werden muss. • Ein nächster Schritt könnte zudem sein, die Bewilligung für ein bestimmtes Risikoprofil einer Fahrtstrecke (nach Kriterien wie Steigung, Tempolimits, Haltestellenmöglichkeiten, Aufkommen an normalen PKWs), welche überregional einsetzbar ist, auszustellen. • Etablierung einer Datenplattform, welche relevante Fahrzeugdaten bzw. Echtzeitdaten verwertbar macht. • Anpassung des Bewilligungsverfahrens hinsichtlich maximaler Bearbeitungszeit (z.B. 3 Monate) und vereinfachte Koordination in der Zusammenarbeit mit den Behörden. Eine Kontaktperson bei den Behörden, welche die Koordinierung auf der Behördenseite übernimmt. • Ist das ein Widerspruch zu 25d? Bewilligung ohne «bestimmte Strecken»? 		

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es müssen gültige Vorschriften in den Bereich Normen etc. geben, damit eine Datenintegrität sichergestellt werden kann. • Welche Daten sind genau gemeint? Es bedarf einer genaueren Definition. 		

<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die vom Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten müssen dem Fahrzeughalter zugänglich sein und von diesem ausgelesen und interpretiert werden können. 		

	<ul style="list-style-type: none"> • Müsste nicht auch ein Fahrtschreiber analog der Blackbox in Flugzeugen vorhanden sein, damit Vorfälle nachträglich analysiert werden können? • Wie ist der Zugang der Fahrzeughersteller zu den Daten geregelt? • Externe Datenspeicherung ist notwendig, um Manipulationen vorzubeugen und die Rekonstruktion der Ereignisse auch dann zu ermöglichen, wenn das Fahrzeug, z. B. nach Verkauf oder Zerstörung, nicht mehr zur Verfügung steht. • Sind damit neue Standards nötig? Ist Swiss Geo damit gemeint? • Sollten in der Schweiz generierte Daten auch «der Schweiz» zur Verfügung gestellt werden oder verhindert das neue Pilotprojekte? Ist das Barcelona Manifest bekannt und evtl. hier auch relevant? Manifesto in favour of technological sovereignty and digital rights for cities :: Ethical Digital Standards (barcelona.cat) • Dies wirft die weiter gefasste Frage der Überwachung von Fahrzeugflotten auf, insbesondere im Falle von gemeinsam genutzten Mobilitätssystemen (und nicht von einzelnen Fahrzeugen). Auch operative Daten sollten berücksichtigt werden. • Die Teleoperation sollte als weitere mögliche Fahrzeugsteuerung aufgeführt und damit auch aufgezeichnet werden.
--	---

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> • Alle gespeicherten Daten müssen zuverlässig gegen Löschen, Manipulation und unberechtigten Zugriff geschützt und dürfen ausschließlich für den vorgesehenen Zweck genutzt werden • Die Datenübertragung muss innerhalb der EU bzw. der Schweiz stattfinden. • Der Datenschutz Dritter muss mit geeigneten Mittel berücksichtigt werden • Welche Folgen hat ein selbstlernender Algorithmus auf den Datenschutz? 		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> • Es muss eine Regelung sein, mit der alle notwendigen Zulassungsvoraussetzungen der Behörden (Bund, Kanton, Gemeinde) einfach und gemeinsam erteilt werden, analog dem Plangenehmigungsverfahren des BAV für Eisenbahnvorhaben. 		

	<ul style="list-style-type: none"> • Für Versuche im ÖV muss das ASTRA das BAV einbeziehen (u.a. Zulassungen und Konzessionen). • Eine Delegation an die Kantone sollte im Sinne einer nationalen und einheitlichen Koordination nicht erfolgen. Die Kantone sind durch die Bundesbehörden einzubeziehen. • In Anbetracht der nach wie vor vielen offenen Fragen zum automatisierten Fahren erachten wir es als wichtig, dass weiterhin Pilotversuche gemacht werden können. Da es sich um eine gesellschaftliche Herausforderung handelt, sollten die Pilotversuche möglichst aufeinander abgestimmt erfolgen und "breite" Lerneffekte bei unterschiedlichen Institutionen und auf allen Ebenen ermöglichen. Idealerweise basiert das Pilotieren auf einer allgemein akzeptierten Roadmap, die auch mit Fördermitteln hinterlegt ist (siehe dazu auch Punkt 9).
--	---

<p>9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wir begrüßen eine finanzielle Unterstützung sehr. • Es wäre zudem wünschenswert, natürlich unter Wahrung ihrer Neutralität, eine gemeinsame Form der Zusammenarbeit zu finden, damit das Astra besonders bei der inhaltlichen Ausgestaltung von Projektideen eine wichtigere Rolle einnehmen kann. Ein gemeinsames Kollaborationsmodell sollte erarbeitet werden. • Die heutige Ausschüttung von Fördergeldern erfolgt dezentral und ist zuweilen intransparent. Um effektiv voranzukommen wäre eine allgemein akzeptierte Roadmap sinnvoll, auf Basis derer auch (zentral verwaltete) Fördermittel ausgeschüttet werden. • Interessant wäre die Größenordnung der bewilligten Kredite zu verstehen. • Pilotanlagen mit ausländischem Standort: Es sollten zwingend Schweizer Unternehmen daran beteiligt sein und somit der Know How-Transfer in die Schweiz sichergestellt werden. 		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

<p>10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2^{bis} und 3^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI Vadianstrasse 37 9001 St. Gallen
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden ist zu gewährleisten. Wir weisen darauf hin, dass eine Abweichung der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte nicht im Einklang mit den Vorschriften in der EU steht. Zudem führen höhere Gewichte zu einer weiteren Belastung der Infrastruktur, dies ist bei einzelnen Ausnahmen unkritisch, nicht aber bei einer wachsenden Anzahl solcher Fahrzeuge.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: -		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Tragweite dieser Bestimmung lässt sich aktuell nicht abschätzen. Dass im Strassenverkehr zukünftig Fahrzeuge verkehren, deren Lenkerinnen und Lenker einen unterschiedlichen Aufmerksamkeitsgrad aufweisen dürfen, stellt in verschiedener Hinsicht eine sehr grosse Herausforderung dar. Es müssen klare und nachvollziehbare Vorgaben erarbeitet werden, deren Praxistauglichkeit v. a. auch für städtische Gebiete gegeben ist und nicht zur Gefährdung der schwächsten Verkehrsteilnehmenden führt bzw. deren Bewegungsfreiheit einschränkt.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: -		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: -		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: (Es fehlt eine Regelung für die Herausgabe von Daten an die Strafverfolgungsbehörden in Strafverfahren oder bei Verkehrsunfällen. Die vom Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten müssen auch den Vollzugsbehörden zugänglich sein und von diesen ausgelesen werden können.)		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: -		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir gehen davon aus, dass mit den allgemeinen Befugnissen, die dem Bundesrat und dem ASTRA mit der Gesetzesanpassung erteilt werden, zu einem späteren Zeitpunkt insbesondere die Möglichkeit besteht, Nutzungseinschränkungen für automatisierten Verkehr und automatisierte Fahrzeugtypen vornehmen zu können, so dass ein Instrument besteht, um die Infrastruktur Strasse effizient betreiben zu können.		

	<p>Der Bedarf an Nutzungseinschränkungen besteht insbesondere dann, wenn das Verkehrssystem und der zur Verfügung stehende Strassenraum durch automatisierte Fahrzeuge ineffizient z. B. durch Leerfahrten genutzt werden würde.</p> <p>Versuche mit regionalem Charakter wie z. B. zur Weiterentwicklung des ÖV-Angebots sind nicht nur von regionalem Interesse. Der Bund soll den Wissenstransfer und Erfahrungsaustausch auf Bundesebene sicherstellen.</p>
--	---

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: -		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

Die SVI hat Ende 2016 das Forschungspaket zur Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr (VeSPA)¹ abgeschlossen. Dies ist die derzeit aktuellste, umfassendste und auch im internationalen Kontext eine äusserst beachtenswerte Grundlage, auf welche sich die künftige Verkehrssicherheitsarbeit in der Schweiz abstützen sollte.

Darin werden unter Berücksichtigung des bisher Erreichten sowie der absehbaren Trends und Entwicklungen bei den Fahrzeugen und bei der Infrastruktur Handlungsmöglichkeiten und -schwerpunkte definiert, mit welchen in effizienter Weise substanzielle Sicherheitsgewinne im Strassenverkehr erzielt werden können. Eine zeitgemässe Optik auf künftige Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beinhaltet demnach eine integrale Herangehensweise, welche sich gleichermaßen auf Bewährtes abstützt, vorhandene Defizite behebt und künftige Entwicklungen antizipiert.

Mit den Erkenntnissen aus VeSPA ist es angezeigt, einerseits die unter anderem mit Via sicura in den letzten Jahren erreichten Sicherheitsgewinne zu halten, andererseits aber die Anstrengungen zur Vermeidung und Verminderung von Unfällen im Strassenverkehr auf allen staatlichen Ebenen neu zu justieren.

Die SVI fordert deshalb, dass

- die strategischen Schwerpunkte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Basis von VeSPA zeitnah konkretisiert werden,
 - die dazu notwendigen politischen, finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen für die Umsetzung der (integralen) Strategien geschaffen werden,
 - die Umsetzung von Massnahmen unter Berücksichtigung der erwarteten Unfallreduktionspotenziale und der Kosteneffizienz erfolgt und
 - die aus den Teilprojekten des Forschungspakets gewonnenen Erkenntnisse, namentlich diejenigen aus den Teilprojekten „Infrastruktur“ und „Verkehrsteilnehmende“, ohne Verzug in die praktische Verkehrssicherheitsarbeit einfließen. Dies sind neben dem in der VRV (Art. 30 Abs. 2 des Entwurf) bereits berücksichtigten obligatorischen Fahren mit Licht am Tag die folgenden Massnahmen:
1. Obligatorischer Einsatz eines autonomen Notbremsassistenten und einer intelligent Speed adaption unit in allen Personenwagen
 2. Obligatorischer Einsatz von ABS in Motorrädern
 3. Obligatorischer Einsatz des Hazard Perception Tests bei der Fahrerausbildung
 4. Im Bereich von Überwachung und Ahndung die Fahrzeugbeschlagnahme bei Wiederholungstätern

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: s. Bemerkungen unter 3.3		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)
--

¹ “Verkehrssicherheitsgewinne aus Erkenntnissen aus Datapooling und strukturierten Datenanalysen – VeSPA“, Synthesebericht, Schriftenreihe UVEK zur Forschung im Strassenwesen, Bericht Nr. 1588, Dezember 2016

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: s. Bemerkungen unter 3.3		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: s. Bemerkungen unter 3.3		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntüchtigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: s. Bemerkungen unter 3.3		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen ist bereits ausreichend durch die VSS-Normen abgedeckt. Es ist somit auch nicht nötig, dass der Bundesrat weitere Vorschriften dazu erlässt.		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z. B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ² abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

² SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Änderung wird begrüsst. Die derzeitige Ungleichbehandlung von Ordnungswidrigkeiten mit Fahrzeugen von natürlichen Personen und solchen von juristischen Personen ist nicht haltbar.</p>		



PUSCH
Praktischer Umweltschutz
Hottingerstrasse 4
Postfach
8024 Zürich

Telefon +41 44 267 44 11
Direkt +41 44 267 44 77
susanne.rutz@pusch.ch
www.pusch.ch

Zürich, 1. Dezember 2020



Stellungnahme zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und der zugehörigen Verordnungen Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Grundsätzlich begrüßen wir die vorgeschlagene Revision und die Absichten des Bundesrats, klimafreundliche Technologien zu stärken, und die Regelungen für das automatisierte Fahren zu erneuern. In drei Bereichen sind wir aber sehr kritisch und sehen Handlungsbedarf:

- Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit
- Handlungsbedarf für die Förderung von Cargo-Bikes
- Handlungsbedarf um einer potentiellen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken

Anpassungen in Bereich der Verkehrssicherheit

Wir sind sehr kritisch gegenüber den vorgesehenen Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit. Wir beobachten, dass einerseits wirksame Massnahmen zur Vermeidung einer Fremdgefährdung (Regelungen und Strafen zum Schutz vor Rasern und zum Schutz vor Autofahrer unter Alkoholeinfluss) gelockert werden, während gleichzeitig neue Vorschriften für Verkehrsverhalten ergriffen werden, von dem keine Fremdgefährdung ausgeht (Velohelmpflicht). Die Verantwortung für die Sicherheit wird zunehmend zu den Opfern verschoben. Diesen Trend erachten wir als sehr problematisch. Die Aufgabe des Staates besteht in erster Priorität darin, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich alle Verkehrsteilnehmenden sicher fortbewegen können und dabei nicht durch Dritte gefährdet werden, im Sinne des in der Bundesverfassung garantierten Grundrechts auf körperliche und geistige Unversehrtheit. Dabei soll die Eigenverantwortung und die private Freiheit soweit wie möglich gewahrt werden. Wir sind überzeugt, dass mehr Sicherheit am wirksamsten geschaffen wird durch sichere Infrastrukturen und die strikte Einhaltung der Verkehrsregeln.



Zurzeit ist das Velo im Trend. Es ist klimafreundlich, platzsparend und leise. Daher sollte die weitere Verlagerung zum Velo unbedingt gefördert werden. Mit den vorgesehenen Änderungen wird das Velofahren für Junge und für E-Bike-Fahrende aber unattraktiver, während gleichzeitig Unfälle nicht an der Quelle vorgebeugt werden. Wir sehen darin ein grosses Risiko, dass die Verlagerung hin zum Velo empfindlich geschwächt wird.

Gemeinsam mit den schweizerischen Veloverbänden sind wir entschieden gegen die Ausweitung des Helmobligatoriums, aus folgenden Gründen:

- **Unfälle nehmen zu, weil mehr E-Bikes auf den Strassen verkehren**
In den letzten Jahren haben die Unfälle mit Elektrovelos zugenommen. Medienberichte suggerieren, Elektrovelos seien besonders gefährlich. Das Bild täuscht. Die Unfallzahlen sind nicht im selben Mass angestiegen wie die Verkaufszahlen von E-Bikes. Die grössere Anzahl Unfälle liegt schlicht daran, dass insgesamt mehr Menschen auf dem Elektrovelo unterwegs sind und dabei erst noch längere Strecken im Vergleich zum normalen Velo zurücklegen. Relativ betrachtet ist E-Bike-fahren also keineswegs gefährlicher geworden.
- **Helmpflicht hält vom Velofahren ab**
Es ist ein erfreulicher Trend, dass dank dem E-Bike heute mehr Menschen Velofahren. Das entlastet die Strassen und ist gut fürs Klima. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen aber: Eine Helmpflicht führt ganz direkt dazu, dass weniger Menschen Velofahren. Damit riskieren wir, einen positiven und dringend nötigen Trend hin zum Velo gleich wieder im Keim zu ersticken. Dies schadet schlussendlich der Volksgesundheit und läuft den Klimazielen zuwider.
- **Nur scheinbar mehr Sicherheit durch Helmpflicht**
Velohelme schützen vor den Folgen eines Sturzes auf den Kopf. Bei Kollisionen wirken aber Rotationskräfte, auf welche Helme nicht oder unzureichend konzipiert sind. Velohelme bringen nicht vollkommene Sicherheit. Sie lindern die Folgen von Unfällen, vermeiden sie aber nicht.
- **Helmpflicht ist nur Symptombekämpfung**
Sicherheit wird durch gute Veloinfrastruktur erzielt. Auf niederländischen Strassen – wo die Velowege separat vom Autoverkehr geführt werden - sind rund 4x mehr Velos unterwegs. Obwohl dort die meisten ohne Helm fahren (95%), ist das Risiko auf dem Velo zu sterben drei Mal kleiner als in der Schweiz. Die Sicherheitsmassnahmen der Schweiz sollten prioritär darauf abzielen, Kollisionen zu verhindern, statt die Folgen von Stürzen zu lindern.
- **Bikesharing in Gefahr**
Die Helmpflicht wäre der Todesstoss für E-Bike-Sharing Angebote wie z.B. Publibike. Bikesharing fördert das Velofahren. In Gebieten mit Helmpflicht funktioniert Bikesharing aber nicht. Denn die Meisten haben keinen Helm dabei und wollen keinen Leihhelm nutzen.
- **Komplizierter Vollzug und Schwächung der Eigenverantwortung**
Die Helmpflicht bringt eine erhebliche Vollzugsproblematik mit sich. Die unterschiedlichen Tragpflichten für verschiedene, äusserlich kaum unterscheidbare Fahrzeugtypen einerseits und für verschiedene Altersgruppen andererseits erzeugen einen unverhältnismässigen



Kontroll- und Administrativaufwand. Den Veloverbänden ist die Sicherheit der Velofahrenden wichtig. Sie setzen sich aber für die Eigenverantwortung ein.

- **Für Jugendliche darf das Velo nicht unattraktiver werden**

Bei den Jugendlichen findet in den letzten 20 Jahren eine massive Abwendung vom Velo statt. In der Altersgruppe zwischen 13-20 fahren heute nur noch etwa halb so viele Velo wie vor 20 Jahren. Dabei ist alltägliche Bewegung wie z.B. durch das Velofahren gerade auch für Junge eine wichtige Gesundheitsfördermassnahme. Mit einer generellen Helmpflicht für Jugendliche verliert das Velo aber zusätzlich an Attraktivität.

- **Eine unverhältnismässige Massnahme**

Heute beträgt die Tragquote bei den langsamen Elektrovelos bei den Erwachsenen 67% und bei den bis 14-Jährigen ist sie mit 75% noch höher, und ist damit im europaweiten Vergleich bereits extrem hoch. Aus unserer Sicht steht der mögliche Sicherheitsgewinn durch ein Obligatorium in keinem Verhältnis zu den oben genannten Nachteilen und Risiken.

Aus diesen Gründen lehnen wir die Helmpflicht in allen drei vorgeschlagenen Formen ab: Sowohl für langsame E-Bikes, wie für Kinder und Jugendliche, wie auch für Mitfahrende.

Für die Erhöhung der effektiven und empfundenen Sicherheit von Velofahrenden fordern wir die Einführung eines Mindestüberholabstands von 1,5 m wo möglich.

Zudem unterstützen wir die Zusatzforderungen der bfu bezüglich Tempo-30-Zonen und obligatorischen Nachschulungen.

Dringender Handlungsbedarf zur Förderung von Cargobikes

Wir begrüssen die Absicht des Bundesrats, den Einsatz von umweltfreundlichen Technologien insbesondere im Güterverkehr zu erleichtern. Besonders klimafreundlich, leise und platzsparend sind Cargo-Bikes. Sie hätten im städtischen Güterverkehr ein sehr grosses Potential. Die geltenden Regelungen in der Schweiz erschweren aber den Einsatz von Cargo-Bikes unnötig. Dass diese Regelungen überarbeitet werden sollten ist schon seit langem bekannt. Dieser Wille wurde auch schon vom Parlament so zum Ausdruck gebracht. Die nun laufende Revision würde die Chance bieten, um den Cargo-Bikes Hindernisse aus dem Weg zu räumen und die Voraussetzungen zu schaffen, dass diese ohne wettbewerbsnachteile für städtischen Güterverkehr eingesetzt werden könnte. In der Vorlage ist in diesem Bereich jedoch nichts vorgesehen. Das ist eine verpasste Chance.

Folgende Anpassungen sind nötig, um Transporte mit Cargobikes zu erleichtern:

- **Die Gewichtslimite von 200kg ist zu tief**

Diese beträgt heute 200 kg, einschliesslich der FahrerIn oder des Fahrers. Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Handelsübliche Cargobikes wiegen um die 40 kg. Mit einer Person von 90 kg verbleiben noch 70 kg Nutzlast. Das ist zu wenig, um rentabel Lieferdienste betreiben zu können.

- **Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sind nicht zugelassen**

Für Velokurierdienste wären zudem Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll, um ihr Lieferservice erweitern zu können. Solche sind in der Schweiz nicht zugelassen. In Europa sind sie allerdings geprüft und sicher im Verkehr. Es gibt keinen Grund, weshalb sie nicht auch in der Schweiz zugelassen sein können.



- **Limite von max. 2 Kindern in Cargobikes mit geschützten Kindersitzen ist zu tief**
Heute sind europaweit Cargobikes im Einsatz, die für grössere Lasten konzipiert sind und ausreichend Platz haben, um mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, sollte sich die Limite neu nach der Anzahl gesicherter Kindersitze im Cargobike richten.

Handlungsbedarf gegen eine mögliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse

Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und müssen darum nur eine tiefe bzw. keine LSVA entrichten, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert werden sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Lärm und Stau führen und stellt eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-LKWs die Güter auf der Schiene energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.

Weitere Ausführungen entnehmen Sie den beiden beiliegenden Fragebögen zum SVG und den Verordnungen. Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "S. Rutz".

Susanne Rutz

Projektleiterin Energie und Klima



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: PUSCH Praktischer Umweltschutz Hottingerstrasse 4 Postfach 8024 Zürich
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung begünstigt die Umstellung auf elektrisch betriebene Lieferwagen. Dies ist nötig, damit der CO ₂ -Ausstoss im Güterverkehr gesenkt werden kann. Wichtig ist aber, dass Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene absolut gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder gar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die ROLA kompatibel sein. Die Erweiterungen in den Dimensionen und Gewichten von Fahrzeugen sollen nur so weit als nötig und im Rahmen der Verhältnismässigkeit vorgenommen werden.		

2. Automatisiertes Fahren

<p>2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind mit den neuen Anpassungen im Bereich des automatisierten Fahrens einverstanden. Allerdings müssen zusätzlich Rahmenbedingungen festgelegt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzend zur Verkehrssicherheit, die nicht beeinträchtigen werden darf, darf automatisiertes Fahren auch nicht dazu führen, dass die Bewegungsfreiheit von anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Fussgänger und Velofahrer) eingeschränkt wird oder eine Verdrängung infolge Unsicherheitsgefühl stattfindet. Automatisierung muss sich den Möglichkeiten des LV anpassen und nicht umgekehrt. - Bewilligungen zum automatisierten Fahren und Fahrversuche sind mit den Zielen für einer nachhaltigen Mobilität abzustimmen und dürfen nicht im Widerspruch zu diesen stehen. - Haftungslücken müssen ausgeschlossen werden. Bei nicht abgedeckten Schäden aufgrund allfälliger Lücken in der Gesetzgebung soll der Staat mit einem Versicherungsfonds einspringen. - Ergänzend zum Fahrmodusspeicher müssen Hersteller ebenfalls verpflichtet werden Einblick in die Programmierung und Algorithmen zu gewähren, wenn sie im Sicherheitsinteresse der Öffentlichkeit liegen. Die Verpflichtung soll auch eine Kooperation bei der Auswertung bei Unfallsituationen oder Beinahe-Unfällen beinhalten. <p>Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und damit nur mit tiefer bzw. keiner LSVA-Pflicht bestückt, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Lärm und Stau führen und stellt eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-LKWs die Güter auf der Schiene energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.</p>		

<p>3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Entwicklung Richtung Automatisierung - die unabhängig von der Schweiz stattfindet - bringt nebst allen Risiken auch Chancen für Verkehrssicherheit und Umweltschutz mit sich.</p> <p>Die Entwicklung hin zu einer stärkeren Automatisierung wird global vorangetrieben. Es müssen deshalb die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Verantwortung der Fahrzeuglenker auch an Fahrzeug/Hersteller/Prüfer, etc. übertragen zu können. Es ist auch grundsätzlich begrüssenswert, wenn der Bundesrat in der Entwicklung eine aktive Rolle einnimmt und eine rechtliche Basis schafft, um im eigenen Land das technische Know-How aufzubauen und mit kontrollierten Versuchen ausreichend Erfahrungen zu sammeln und vom technischen Fortschritt schliesslich auch profitieren zu können.</p>		
<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Punkt 3. Zudem: Fahrzeuge, die auf einer bestimmten Strecke ohne Fahrzeugführerin oder -führer verkehren können, bringen neue Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Dies birgt auch das Potential, dass heute nicht rentable Linien in peripheren Gebieten günstiger betreiben werden können, was das öV-Angebot stärken und erweitern kann.</p>		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind mit den aufgeführten Rahmenbedingungen einverstanden, sie garantieren aber noch nicht ausreichend Einblicke in die Entstehung von Unfällen. Zum Fahrmodusspeicher braucht es zusätzliche Datenspeicher (bzw. den Zugang zu den bereits erhobenen Daten), die es erlauben Rückschlüsse zur Funktionsweise des Automatisierungssystems zu machen.		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja. Solche Versuche sind wichtig für die Schaffung von Know How im Bereich der Automatisierung. Wir befürworten deshalb, dass dazu von den geltenden Bestimmungen abgewichen werden kann.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aufgrund der mangelnden Verkehrserfahrung und den überproportional hohen Unfallzahlen bei Neulenkern ist eine strengere Probezeit gerechtfertigt. Zum Eigenschutz (Jugendschutzmassnahme) und zum Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmenden. Die bisherige Regelung hat auch eine präventive Wirkung. Sie ist einfach kommunizierbar und lädt nicht ein, um sich an die Grenze des Unerlaubten heranzutasten.		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung muss möglichst missbrauchs-sicher umgesetzt werden. Andernfalls können auf diese Weise LSVA Zahlungen vermieden werden, wenn das Fahrzeug kurzfristig weniger schwere Ladungen mitführt und dadurch das Gewicht ändert, jedoch dann zeitweise doch vollbeladen fährt. Ob das Fahrzeug aber voll beladen ist oder halb leer fährt, führt fast zu denselben Belastungen für das Strassennetz, zu Lärmbelastung, CO2-Emissionen, etc. Daher sollen Lastwagen die in der Regel 40 t mitführen nicht von der LSVA befreit werden, nur weil sie kurzfristig weniger stark beladen sind und ihr Gewicht entsprechend anpassen.		

	Kommt hinzu, dass heute zu wenige Schwerverkehr-Kontrollen durchgeführt werden. Um eine missbrauchs-sichere Umsetzung zu gewährleisten soll der Bund mehr Mittel in die Kontrollen investieren (welche von den Kantonen durchgeführt werden). Mindestens soll ein Monitoring eingerichtet werden.
--	---

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ein Ermessensspielraum bestand bereits vorher, indem die Richter bedingte oder unbedingte Urteile aussprechen konnten. Die Abschwächung sendet eine unerwünschte Botschaft an potentielle Raser. Die Volksinitiative 12.053 «Schutz vor Rasern» wurde aufgrund des strengen Gegenvorschlages zurückgezogen. Eine Änderung nach so kurze Zeit missachtet den Volkswillen.		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Bemerkungen zu Frage 12.		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Bemerkungen zu Frage 12.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Durch den Rückgriff des Versicherers auf die fehlbare Person muss die Person selber die Konsequenzen des Schadens tragen. Dies ist sinnvoll weil dadurch das Verhalten bestraft wird und dies von künftigen Raserdelikten abschreckt. Die neue Regelung ist eine Abschwächung des Schutzes vor Raser. Es birgt das Risiko, dass Raser ein Versicherungsangebot finden, welche das Rasen finanziell absichert.		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Staat hat eine besonders hohe Pflicht, wenn es um die Unversehrtheit und den Schutz seiner Bürger gegenüber Dritten geht. Bei Rasern und wiederholten Blaufahrern besteht ein grosses Rückfallrisiko vor dem Unbeteiligte zu schützen sind. Um Kosten zu sparen sollte stattdessen der Verursacher-Anteil erhöht werden. Von Personen, die mutmasslich mehrfach das Leben der übrigen Verkehrsteilnehmer gefährdet haben, darf man verlangen, dass sie sich mit grösseren Geldbeträgen an der Massnahme beteiligen, wenn sie nicht auf das Autofahren verzichten wollen. Im Gegenzug wird ihnen zugestanden, trotz höchst zweifelhaftem Verhalten noch einmal eine Chance zum Lenken eines Motorfahrzeuges zu erhalten. Für die potentiellen Opfer bedeuten Blackbox oder Alkoholwegfahrsperrn eine notwendige doppelte Absicherung, bei Rückfälligkeit oder Fehleinschätzung Begutachter.		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	Siehe Bemerkungen zu Frage 17.
--	--------------------------------

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir möchten an dieser Stelle dringend dazu aufrufen, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Festlegung von Ausnahmen so restriktiv wie möglich handhabt.		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In der Schweiz haben bisher in den Städten Zürich und Bern Formel-E Streckenrundrennen stattgefunden. Die durchführende Firma hat nach dem Rennen in Bern Konkurs angemeldet und die Gläubiger mussten mehrere Hunderttausend Franken Verluste hinnehmen. Nach dem Konkurs ist klar, dass die Durchführung von Formel-E-Rennen in der Schweiz nur noch dann möglich ist, wenn diese durch öffentliches Geld mitfinanziert werden. Obwohl der Anlass ein Millionenpublikum erreicht hat, verpufft die Werbewirkung		

<p>solcher Grossanlässe in der Regel rasch. Vergessen geht bei der Debatte um den wirtschaftlichen Nutzen von Events oft, dass diese nicht gratis sind, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Einschränkungen für Bevölkerung und Gewerbe. Die langen Auf- und Abbauarbeiten haben massive Auswirkungen auf das Gewerbe, den öffentlichen Verkehr und die Verkehrssicherheit.</p> <p>Wenn der grosse Gesamtaufwand des Formel-E Rennens mit den Transporten unzähliger Betonelementen, dem Auf- und Abbau der Fussgängerinseln, der grossen Zahl von Privatautos der Zuschauerinnen und Zuschauer, den Helikopterflügen zwecks Bildaufnahmen usw. einrechnet wird, dann stellt das Formel-E-Rennen gewiss kein Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen dar, nur weil man sich dadurch einen Werbeeffect für Elektroautos erhofft.</p> <p>Wir fordern den Bundesrat auf, auf die dauerhafte Bewilligungsmöglichkeit von Streckenrundrennen von Formel-E-Fahrzeugen zu verzichten.</p>

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommuni-
kation UVEK
Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Winterthur, 02. Dezember 2020

Versand per E-Mail:

stefan.huonder@astra.admin.ch

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussenge- setzes

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga,
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie geben uns als Fachverband Landwirtschaftliches Biogas die Möglichkeit, uns zu der Teil-
revision des Strassenverkehrsgesetzes und weiteren Revisionen zu äussern, wir bedanken
uns dafür.

Grundsätzliche Erwägungen

Mit der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) wird der regulatorische Rahmen für
umweltfreundliche Technologien und Ausrüstungsgegenstände für Nutzfahrzeuge gelo-
ckert. Dies ist für Ökostrom Schweiz als Fachverband landwirtschaftliches Biogas ein essen-
tiell wichtiger Schritt zur Förderung von umweltfreundlichen Technologien. **Inbesondere
im Transportwesen existiert mit der Biogasmobilität eine ideale Lösung, die mithelfen
kann den Verkehrssektor fossilfrei zu gestalten.** Da Fahrzeuge mit CBG-Antrieb aufgrund
der Gasbehälter höhere Gewichte aufweisen als Fahrzeuge mit konventionellen Antrieb, be-
darf es einer Erhöhung der Gewichtsgrenzen. Damit müssten die Nutzlasten nicht reduziert
werden und fossilfrei betriebene Nutzfahrzeuge würden wirtschaftlich interessanter. Un-
sere Organisation begrüsst daher die neu angepassten Gewichtsgrenzen im Rahmen dieser
Teilrevision ausdrücklich. Nicht zuletzt gleicht sich die Schweiz mit dieser revidierten Gesetz-
gebung auch europäischen Richtlinien an, womit Wettbewerbsnachteile vermieden werden
können.

Gleichzeitig weist unser Verband darauf hin, dass durch die vorgesehene Gesetzesänderung auch nicht erneuerbare Energieträger mitgefördert werden, welche nicht nachhaltig sind. Beispiele dafür sind fossiles Erdgas oder Wasserstoff, welcher mit fossilem Strom hergestellt worden ist. Wir fordern daher, dass im Verkehrsrecht, sowie anderen Gesetzgebungen zusätzliche Anreize geschaffen, sowie Lenkungsmaßnahmen ergriffen werden, um nachhaltige Treibstoffformen zu fördern, welche über die gesamte Emissions- und Kreislaufkette signifikant ärmer an Treibhausgasemissionen sind als fossile Antriebe. Um die Schweizer Klimaziele, sowie die Ziele der Energiestrategie 2050 erreichen zu können, ist eine schrittweise Dekarbonisierung des Verkehrssektors unumgänglich. Mit dem vorliegenden ausgearbeiteten Gesetz konnte dazu ein wichtiger Grundstein gelegt werden. Weiterführende Massnahmen bleiben jedoch wichtig.

Nachfolgend gehen wir näher auf die einzelnen Punkte in der Teilrevision ein, welche für unsere Organisation von Bedeutung sind.

Strassenverkehrsgesetz

Artikel 9 Absatz 2^{bis}

Er kann eine Überschreitung des höchstzulässigen Gewichts und der Höchstlänge zulassen für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die spezielle Bau- und Ausrüstungsmerkmale zugunsten der Umwelt aufweisen. Die zulässige Überschreitung entspricht maximal dem für diese Merkmale erforderlichen Mehrgewicht oder der dafür erforderlichen Zusatzlänge. Die Ladekapazität darf nicht erhöht werden.

Änderungsantrag

Er kann eine Überschreitung des höchstzulässigen Gewichts und der Höchstlänge zulassen für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die ~~spezielle Bau- und Ausrüstungsmerkmale~~ **umweltfreundliche Baumerkmale und Ausrüstungsgegenstände zugunsten erneuerbaren und emissionsfreien Antriebsformen aufweisen** zugunsten der Umwelt aufweisen. Die zulässige Überschreitung entspricht maximal dem für diese Merkmale erforderlichen Mehrgewicht oder der dafür erforderlichen Zusatzlänge. Die Ladekapazität darf nicht erhöht werden.

Begründung

Wie bereits einleitend erwähnt, erachten wir die Stossrichtung bezüglich der technischen Neuregelung als sehr begrüssenswert und zielführend. Das Strassenverkehrsgesetz muss jedoch Rahmenbedingungen schaffen, bei denen die gesetzliche Förderung von erneuerbaren Antriebsformen an Nachhaltigkeitskriterien geknüpft werden können. Dadurch sollen Fehlanreize verhindert und nachhaltige, fossilfreie Antriebstechnologien gefördert werden. Der aktuelle Passus „spezielle Bau- und Ausrüstungsmerkmale zugunsten der Umwelt“ erachtet

Ökostrom Schweiz als zu wenig konkret und weitreichend. Würde der Gesetzestext in seiner aktuellen Form nicht weiter präzisiert, besteht die Gefahr, dass dieser bezüglich Nachhaltigkeitskriterien zu kurz greift. So soll die Gesetzgebung sicherstellen, dass das Attribut „erneuerbar“ eine Gültigkeit bezogen auf die Antriebsform hat. Nur so wird ansatzweise garantiert, dass Treibstoffe genutzt werden, die im Vergleich zu fossilen Energieträgern eine signifikant bessere Treibhausgasbilanz aufweisen.

Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

Artikel 9a – Fahrzeuge mit alternativem Antrieb und mit emissionsfreiem Antrieb

¹ «Fahrzeuge mit alternativem Antrieb» sind Fahrzeuge, die teilweise oder ausschliesslich mit einer der folgenden Energiequellen angetrieben werden:

- a. Elektrizität;
- b. Wasserstoff;
- c. Erdgas, einschliesslich Biogas;
- d. Flüssiggas; oder
- e. mechanische Energie aus bordeigenen Speichern oder bordeigenen Quellen, einschliesslich Abwärme.

² «Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb» sind Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, dessen Emissionen weniger als 1 g CO₂/kWh oder weniger als 1 g CO₂/km betragen, insbesondere Fahrzeuge, die ausschliesslich mit Elektrizität oder Wasserstoff angetrieben werden. Die Ermittlung der CO₂-Emissionen richtet sich dabei nach der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 oder nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

Änderungsantrag

¹ «Fahrzeuge mit alternativem Antrieb» sind Fahrzeuge, die teilweise oder ausschliesslich mit einer der folgenden Energiequellen angetrieben werden:

- a. Elektrizität;
- b. Wasserstoff;
- c. ~~Erdgas, einschliesslich~~ Biogas;
- d. Flüssiggas; oder
- e. mechanische Energie aus bordeigenen Speichern oder bordeigenen Quellen, einschliesslich Abwärme.

² «Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb» sind Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, dessen Emissionen **bezogen auf die Treibstoffform über die ganze Produktionskette hinweg** weniger als 1 g CO₂/kWh oder weniger als 1 g CO₂/km betragen **eine Treibhausgasreduktion von mind. 65% im Vergleich zu fossilen Treibstoffen aufweisen.** ~~insbesondere Fahrzeuge, die ausschliesslich mit Elektrizität oder Wasserstoff angetrieben werden.~~ Die Ermittlung der CO₂-Emissionen richtet sich dabei nach ~~der~~

Verordnung (EG) Nr. 595/2009 oder nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. **den Grundsätzen der EU-Richtlinie zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (11.12.2018).**

Begründung

Wir begrüssen es, dass die Verbrennungsmotoren nicht grundsätzlich als Technologie wegfallen, sondern weiterhin ihre Berechtigung haben sollen, sofern sie mit emissionsfreien Treibstoffen betrieben werden, respektive einen beachtlichen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten. Im Grundsatz begrüsst Ökostrom Schweiz eine Aufteilung der Begrifflichkeiten in „alternativen“ und „emissionsfreien“ Antrieben als Abgrenzung zu fossilbetriebenen Antriebsformen. In diesem Zusammenhang macht es hingegen absolut keinen Sinn, fossiles Erdgas als alternative Antriebsform zu deklarieren. Diese Treibstoffform ist aus den Aufzählungen zwingend zu streichen, um Fehlanreize zu verhindern.

Der Begriff „emissionsfrei“ ist an Nachhaltigkeitskriterien pro Technologie zu binden, welche sicherstellen, dass die Treibstoffe bezogen auf ihre gesamte Produktionskette (*Well-to-Wheel*) nachweislich massgebend tiefere Treibhausgasemissionen im Vergleich zu fossilen Treibstoffen verursachen. Würde der Motionstext in seiner aktuellen Form nicht weiter präzisiert, besteht die Gefahr, dass dieser bezüglich Nachhaltigkeitskriterien zu kurz greift und definitionsgemäss lediglich den Bereich „tank-to-wheel“ abdeckt. So würde unter dem Passus „emissionsfrei“ beispielweise auch Wasserstoff fallen, welcher im Extremfall mit Kohlestrom produziert wurde. Vor dem Hintergrund der nationalen Klimaziele wäre dies unhaltbar. Aus diesem Grund soll auch kein gesetzlicher Freipass geschaffen werden, für Fahrzeuge, welche mit Elektrizität oder Wasserstoff angetrieben werden.

Als Möglichkeit für eine Umsetzung könnte die EU-Richtlinie vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen herangezogen werden. Darin ist festgelegt, dass für die Anerkennung biogener Treibstoffe (im Vergleich zu fossilen Treibstoffen) eine Treibhausgasreduktion (bezogen auf CO₂-Äquivalente) von mind. 65% über den gesamten Produktionsprozess nachgewiesen werden muss. Mit dieser Definition wäre eine EU-kompatible Lösung sichergestellt.

Darüber hinaus darf eine Umsetzung unseres Vorschlags jedoch auf keinen Fall dazu führen, dass es zu einer Ungleichbehandlung von biogenen Treibstoffen gegenüber anderen erneuerbaren Energieträgern kommt. Dies weil die EU-Richtlinien sich lediglich auf biogene Treibstoffe beziehen und beispielsweise synthetisch hergestellte erneuerbare Treibstoffe nicht mit einschliessen. So sind z.B. auch für die Wasserstoffherstellung CO₂-Reduktionen von mind. 65% für den gesamten Produktionsprozess zu erfüllen.

Artikel 10 Absatz 2

² «Leichte Motorwagen» sind:

- a. Motorwagen mit einem Gesamtgewicht bis zu 3,50 t;
- b. Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht über 3,50 t bis zu 4,25 t, sofern sie über einen alternativen Antrieb verfügen und das 3,50 t überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der alternativen Antriebstechnik verursacht wird.

Antrag

Beibehalten

Begründung

Ökostrom Schweiz erachtet die zusätzlich mögliche Gewichtsauslast von 750 kg als ausreichend. So würden beispielsweise Gasbehälter bei CNG-Transportern in der Regel mit den heute vorhandenen Technologien weniger als 750 kg Zusatzgewicht beanspruchen.

Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe n

¹ Von der Abgabepflicht ausgenommen sind:

- n. Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von über 3,50 t bis zu 4,25 t, sofern sie über einen alternativen Antrieb verfügen und das 3,50 t überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der alternativen Antriebstechnik verursacht wird (Art. 11 Abs. 2 Bst. e Ziff. 2 VTS).

Antrag

¹ Von der Abgabepflicht ausgenommen sind:

- n. Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von über 3,50 t bis zu 4,25 t, sofern sie über einen alternativen **emissionsfreien** Antrieb verfügen und das 3,50 t überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der alternativen **emissionsfreien** Antriebstechnik verursacht wird (Art. 11 Abs. 2 Bst. e Ziff. 2 VTS).

Begründung

Ein vollumfänglicher Erlass der LSVA muss zwingend an das Kriterium „emissionsfrei“ gebunden werden. Damit soll verhindert werden, dass Treibstoffformen wie Erdgas oder „grauer“ Wasserstoff von der Abgabepflicht befreit werden. Treibstoffe, welche im Vergleich zu fossilen Treibstoffen keine nennenswerten Emissionsreduktionen aufweisen, sollen nicht von einer LSVA-Befreiung profitieren können. Bei der Gesuchstellung muss eine Unternehmung nachweisen, dass ihre Lieferwagen mit Treibstoffen betrieben wurden, welche die Nachhaltigkeitskriterien gemäss Art. 9 Abs. 2 SVG einhalten. Da ein Gesuch auf den Erlass

der LSVA periodisch gestellt werden muss, ist die Kontrolle, ob wirklich emissionsfreie Treibstoffe verwendet werden weitaus praktikabler, als es bei alternativ angetriebenen Lieferwagen (Art. 10 VTAS) der Fall ist. Es sind im Vollzug Kontrollmechanismen zu entwickeln und einzuführen, welche sicherstellen, dass Lieferwagen mit alternativem Antrieb auch wirklich emissionsfreie Treibstoffe einsetzen und einen beachtlichen Beitrag an die Dekarbonisierung leisten.

Artikel 3 Ausnahmen von der Abgabepflicht

Antrag

Neu: **Absatz 2 Von der Abgabepflicht abgestuft ausgenommen sind:**

Motorfahrzeuge mit alternativem Antrieb (ausgenommen elektrischer Antrieb) nach Artikel 9a Absatz 1 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Fahrzeuge (VTS), soweit ihr Gesamtgewicht nach Artikel 7 Absatz 4 VTS je über 3.5 t beträgt.

Die Reduktion der LSVA richtet sich nach folgenden Emissionsklassen und beträgt jährlich:

Emissionsklasse	Treibhausgasreduktion im Vergleich zu fossilen Treibstoffen nach EU-Richtlinie (11.12.2018) gemäss Art. 9a Abs. 2 VTS	Reduktionsansatz LSVA
I	80-100%	90%
II	60-80%	70%
III	40-60%	50%
IV	20-40%	30%

Die Reduktionsansätze gelten für pauschal, wie auch für periodisch abgabepflichtige Fahrzeuge. Neben den ursprünglichen Bedingungen zur Abgabehhebung gemäss Kap. 4 der SVAV, müssen zudem sämtliche Treibstoffbezüge der jeweiligen Abgabeperiode deklariert werden.

Ursprünglicher Absatz 2 neu Absatz 3

Begründung

Ein abgestuftes Modell zur Reduktion der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe schafft einen hohen Anreiz für alternative Antriebstechnologien und erneuerbare Treibstoffe im Transportwesen. Von diesem System sollen grundsätzlich Fahrzeuge profitieren, welche auf fossile Treibstoffe verzichten. Gleichzeitig sind die heutigen Anteile an emissionsfreien Energieträgern im CNG/CBG- und Wasserstoffbereich noch sehr gering. Ein breit gefasster Reduktionsansatz soll die Möglichkeit schaffen, auch mit kleineren THG-Reduktionen eine begrenzte LSVA-Ermässigung zu erhalten. Damit sollen emissionsfreie Treibstoffe schrittweise etabliert werden.

Abschliessende Bemerkung

Unser Verband erachtet die Stossrichtung der Vorlage in ihrem Grundsatz als zielführend und dringend notwendig, um die Benachteiligung von emissionsfreien, nachhaltigen Antriebsformen gegenüber fossilen bezüglich Gewichtsgrenzen aufzuheben. Die Vorlage schafft einen wichtigen Grundstein um alternative Antriebstechnologien im Transportwesen wettbewerbsfähig zu machen und damit einhergehend die Dekarbonisierung im Treibstoffbereich fördert.


Ökostrom Schweiz beurteilt die Revision des SVG als noch nicht ausreichend. Es werden nur beschränkt die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen, um neben umweltfreundlichen Antriebstechnologien auch erneuerbare Treibstoffformen zu fördern. Diese Chance nimmt die aktuelle Vorlage nur halbwegs wahr, so dass wir es für notwendig halten, im Bereich der Nachhaltigkeit wichtige Nachjustierungen zu treffen. Gleichzeitig sehen wir den Gesetzgeber in der Pflicht ergänzend zu den vorgeschlagenen Anpassungen der Vorlage, zum SVG, flankierend über andere Gesetzgebungen zusätzliche Anreize sowie Lenkungsmechanismen zu schaffen, damit erneuerbare Energieträger im Verkehrssektor weiter gefördert werden und so ihren Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs leisten können.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme sowie für die wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen. Für zusätzliche Informationen oder die Beantwortung Ihrer Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stefan Mutzner
Vorsitzender der GL



Fabienne Thomas
Leiterin Politik, Beteiligungen



Albert Meier
Stv. Leiter Politik



WWF Schweiz
Elmar Grosse Ruse
Hohlstrasse 110
Postfach
8010 Zürich

Tel.: 044 297 23 57
Elmar.GrosseRuse@wwf.ch
wwf.ch
Spenden: PC 80-470-3

ASTRA
svg@astra.admin.ch

Zürich, 03. Dezember 2020

Stellungnahme zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und der zugehörigen Verordnungen Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Grundsätzlich begrüssen wir die vorgeschlagene Revision und die Absichten des Bundesrats, klimafreundliche Technologien zu stärken, und die Regelungen für das automatisierte Fahren zu erneuern. In drei Bereichen sind wir aber sehr kritisch und sehen Handlungsbedarf:

- Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit
- Handlungsbedarf für die Förderung von Cargo-Bikes
- Handlungsbedarf, um einer potentiellen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken

Anpassungen in Bereich der Verkehrssicherheit

Wir sind sehr kritisch gegenüber den vorgesehenen Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit. Wir beobachten, dass einerseits wirksame Massnahmen zur Vermeidung einer Fremdgefährdung (Regelungen und Strafen zum Schutz vor Rasern und zum Schutz vor Autofahrer unter Alkoholeinfluss) gelockert werden, während gleichzeitig neue Vorschriften für Verkehrsverhalten ergriffen werden, von dem keine Fremdgefährdung ausgeht (Velohelmpflicht). Die Verantwortung für die Sicherheit wird zunehmend zu den Opfern verschoben. Diesen Trend erachten wir als sehr problematisch. Die Aufgabe des Staates besteht in erster Priorität darin, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich alle Verkehrsteilnehmenden sicher fortbewegen können und dabei nicht durch Dritte gefährdet werden, im Sinne des in der Bundesverfassung garantierten Grundrechts auf körperliche und geistige Unversehrtheit. Dabei soll die Eigenverantwortung und die private Freiheit soweit wie möglich gewahrt werden. Wir sind überzeugt, dass mehr Sicherheit am wirksamsten geschaffen wird durch sichere Infrastrukturen und die strikte Einhaltung der Verkehrsregeln.





Das Velo ist im Trend. Es ist klimafreundlich, platzsparend und leise. Daher sollte die weitere Verlagerung zum Velo unbedingt gefördert werden. Mit den vorgesehenen Änderungen wird das Velofahren für Junge und für E-Bike-Fahrende aber unattraktiver, während gleichzeitig Unfällen nicht an der Quelle vorgebeugt wird. Wir sehen darin ein grosses Risiko, dass die Verlagerung hin zum Velo empfindlich geschwächt wird.

Gemeinsam mit den schweizerischen Veloverbänden sind wir entschieden gegen die Ausweitung des Helm-Obli-gatoriums – aus folgenden Gründen:

- **Unfälle nehmen zu, weil mehr E-Bikes auf den Strassen verkehren**

In den letzten Jahren haben die Unfälle mit Elektrovelos zugenommen. Medienberichte suggerieren, Elektrovelos seien besonders gefährlich. Das Bild täuscht. Die Unfallzahlen sind nicht im selben Mass angestiegen wie die Verkaufszahlen von E-Bikes. Die grössere Anzahl Unfälle liegt schlicht daran, dass insgesamt mehr Menschen auf dem Elektrovelo unterwegs sind und dabei erst noch längere Strecken im Vergleich zum normalen Velo zurücklegen. Relativ betrachtet ist E-Bike-fahren also keineswegs gefährlicher geworden.

- **Helmpflicht hält vom Velofahren ab**

Es ist ein erfreulicher Trend, dass dank dem E-Bike heute mehr Menschen Velofahren. Das entlastet die Strassen und ist gut fürs Klima. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen aber: Eine Helmpflicht führt ganz direkt dazu, dass weniger Menschen Velo fahren. Damit riskieren wir, einen positiven und dringend nöti-gen Trend hin zum Velo gleich wieder im Keim zu ersticken. Dies schadet schlussendlich der Volksge-sundheit und läuft den Klimazielen zuwider.

- **Nur scheinbar mehr Sicherheit durch Helmpflicht**

Velohelme schützen vor den Folgen eines Sturzes auf den Kopf. Bei Kollisionen wirken aber Rotations-kräfte, auf welche Helme nicht oder unzureichend konzipiert sind. Velohelme bringen nicht vollkommene Sicherheit. Sie lindern die Folgen von Unfällen, vermeiden sie aber nicht.

- **Helmpflicht ist nur Symptombekämpfung**

Sicherheit wird durch gute Veloinfrastruktur erzielt. Auf niederländischen Strassen – wo die Velowege se-parat vom Autoverkehr geführt werden - sind rund 4x mehr Velos unterwegs. Obwohl dort die meisten ohne Helm fahren (95%), ist das Risiko auf dem Velo zu sterben drei Mal kleiner als in der Schweiz. Die Sicherheitsmassnahmen der Schweiz sollten prioritär darauf abzielen, Kollisionen zu verhindern, statt die Folgen von Stürzen zu lindern.

- **Bike-Sharing in Gefahr**

Die Helmpflicht wäre der Todesstoss für E-Bike-Sharing Angebote wie z.B. Publibike. Bike-Sharing fördert das Velofahren. In Gebieten mit Helmpflicht funktioniert Bike-Sharing aber nicht. Denn die meisten haben keinen Helm dabei und wollen keinen Leihhelm nutzen.

- **Komplizierter Vollzug und Schwächung der Eigenverantwortung**

Die Helmpflicht bringt eine erhebliche Vollzugsproblematik mit sich. Die unterschiedlichen Tragpflichten für verschiedene, äusserlich kaum unterscheidbare Fahrzeugtypen einerseits und für verschiedene Al-tersgruppen andererseits erzeugen einen unverhältnismässigen Kontroll- und Administrativaufwand.

- **Für Jugendliche darf das Velo nicht unattraktiver werden**

Bei den Jugendlichen findet in den letzten 20 Jahren eine massive Abwendung vom Velo statt. In der Al-tersgruppe zwischen 13-20 fahren heute nur noch etwa halb so viele Velo wie vor 20 Jahren. Dabei ist alltägliche Bewegung wie z.B. durch das Velofahren gerade auch für Junge eine wichtige Gesundheitsför-dermassnahme. Mit einer generellen Helmpflicht für Jugendliche verliert das Velo aber zusätzlich an At-traktivität.



- Eine unverhältnismässige Massnahme
Heute beträgt die Tragquote bei den langsamen Elektrowelos bei den Erwachsenen 67% und bei den bis 14-Jährigen ist sie mit 75% noch höher, und ist damit im europaweiten Vergleich bereits extrem hoch. Aus unserer Sicht steht der mögliche Sicherheitsgewinn durch ein Obligatorium in keinem Verhältnis zu den oben genannten Nachteilen und Risiken.

Aus diesen Gründen lehnen wir die Helmpflicht in allen drei vorgeschlagenen Formen ab: Sowohl für langsame E-Bikes, wie für Kinder und Jugendliche, wie auch für Mitfahrende.

Für die Erhöhung der effektiven und empfundenen Sicherheit von Velofahrenden fordern wir die Einführung eines Mindestüberholabstands von 1,5 m wo möglich.

Zudem unterstützen wir die Zusatzforderungen der bfu bezüglich Tempo-30-Zonen und obligatorischen Nachschulungen.

Dringender Handlungsbedarf zur Förderung von Cargo-Bikes

Wir begrüssen die Absicht des Bundesrats, den Einsatz von umweltfreundlichen Technologien insbesondere im Güterverkehr zu erleichtern. Besonders klimafreundlich, leise und platzsparend sind Cargo-Bikes. Sie hätten im städtischen Güterverkehr ein sehr grosses Potential. Die geltenden Regelungen in der Schweiz erschweren aber den Einsatz von Cargo-Bikes unnötig. Dass diese Regelungen überarbeitet werden sollten, ist schon seit langem bekannt. Dieser Wille wurde auch schon vom Parlament so zum Ausdruck gebracht. Die nun laufende Revision würde die Chance bieten, um den Cargo-Bikes Hindernisse aus dem Weg zu räumen und die Voraussetzungen zu schaffen, dass diese ohne wettbewerbsnachteile für städtischen Güterverkehr eingesetzt werden könnte. In der Vorlage ist in diesem Bereich jedoch nichts vorgesehen. Das ist eine verpasste Chance.

Folgende Anpassungen sind nötig, um Transporte mit Cargo-Bikes zu erleichtern:

- **Die Gewichtslimite von 200kg ist zu tief**
Diese beträgt heute 200 kg, einschliesslich der Fahrerin oder des Fahrers. Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Handelsübliche Cargo-Bikes wiegen um die 40 kg. Mit einer Person von 90 kg verbleiben noch 70 kg Nutzlast. Das ist zu wenig, um rentabel Lieferdienste betreiben zu können.
- **Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sind nicht zugelassen**
Für Velokurierdienste wären zudem Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll, um ihr Lieferservice erweitern zu können. Solche sind in der Schweiz nicht zugelassen. In Europa sind sie allerdings geprüft und sicher im Verkehr. Es gibt keinen Grund, weshalb sie nicht auch in der Schweiz zugelassen sein können.
- **Limite von max. 2 Kindern in Cargo-Bikes mit geschützten Kindersitzen ist zu tief**
Heute sind europaweit Cargo-Bikes im Einsatz, die für grössere Lasten konzipiert sind und ausreichend Platz haben, um mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, sollte sich die Limite neu nach der Anzahl gesicherter Kindersitze im Cargo-Bike richten.

Handlungsbedarf gegen eine mögliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse



Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und müssen darum nur eine tiefe bzw. keine LSVA entrichten, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert werden sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Lärm und Stau führen und stellt eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-LKWs die Güter auf der Schiene energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.

Weitere Ausführungen entnehmen Sie den beiden beiliegenden Fragebögen zum SVG und den Verordnungen. Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Elmar Grosse Ruse
Projektleiter Klima- & Energiepolitik

Elgin Brunner
Leiterin Transformational Programmes



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

WWF Schweiz

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **12.12.2020** an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist?

(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Diese Änderung begünstigt die Umstellung auf elektrisch betriebene Lieferwagen. Dies ist nötig, damit der CO₂-Ausstoss im Güterverkehr gesenkt werden kann.

Wichtig ist aber, dass Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene absolut gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder gar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die ROLA kompatibel sein.

Die Erweiterungen in den Dimensionen und Gewichten von Fahrzeugen sollen nur so weit als nötig und im Rahmen der Verhältnismässigkeit vorgenommen werden.

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden?
(Art. 25a Abs. 1 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir sind mit den neuen Anpassungen im Bereich des automatisierten Fahrens einverstanden. Allerdings müssen zusätzlich Rahmenbedingungen festgelegt werden:

- Ergänzend zur Verkehrssicherheit, die nicht beeinträchtigt werden darf, darf automatisiertes Fahren auch nicht dazu führen, dass die Bewegungsfreiheit von anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Fussgänger und Velofahrer) eingeschränkt wird oder eine Verdrängung infolge Unsicherheitsgefühl stattfindet. Automatisierung muss sich den Möglichkeiten des LV anpassen und nicht umgekehrt.
- Bewilligungen zum automatisierten Fahren und Fahrversuche sind mit den Zielen für eine nachhaltige Mobilität abzustimmen und dürfen nicht im Widerspruch zu diesen stehen.
- Haftungslücken müssen ausgeschlossen werden. Bei nicht abgedeckten Schäden aufgrund allfälliger Lücken in der Gesetzgebung soll der Staat mit einem Versicherungsfonds einspringen.
- Ergänzend zum Fahrmodusspeicher müssen Hersteller ebenfalls verpflichtet werden Einblick in die Programmierung und Algorithmen zu gewähren, wenn sie im Sicherheitsinteresse der Öffentlichkeit liegen. Die Verpflichtung soll auch eine Kooperation bei der Auswertung bei Unfallsituationen oder Beinahe-Unfällen beinhalten.

Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und damit nur mit tiefer bzw. keiner LSVA-Pflicht bestückt, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Lärm und Stau führen und stellt eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-LKWs die Güter auf der Schiene energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann?

<i>(Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Entwicklung Richtung Automatisierung - die unabhängig von der Schweiz stattfindet - bringt nebst allen Risiken auch Chancen für Verkehrssicherheit und Umweltschutz mit sich.</p> <p>Die Entwicklung hin zu einer stärkeren Automatisierung wird global vorangetrieben. Es müssen deshalb die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Verantwortung der Fahrzeuglenker auch an Fahrzeug/Hersteller/Prüfer, etc. übertragen zu können. Es ist auch grundsätzlich begrüssenswert, wenn der Bundesrat in der Entwicklung eine aktive Rolle einnimmt und eine rechtliche Basis schafft, um im eigenen Land das technische Know-How aufzubauen und mit kontrollierten Versuchen ausreichend Erfahrungen zu sammeln und vom technischen Fortschritt schliesslich auch profitieren zu können.</p>		

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? <i>(Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Punkt 3. Zudem: Fahrzeuge, die auf einer bestimmten Strecke ohne Fahrzeugführerin oder -führer verkehren können, bringen neue Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Dies birgt auch das Potential, dass heute nicht rentable Linien in peripheren Gebieten günstiger betreiben werden können, was das öV-Angebot stärken und erweitern kann.</p>		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind mit den aufgeführten Rahmenbedingungen einverstanden, sie garantieren aber noch nicht ausreichend Einblicke in die Entstehung von Unfällen. Zum Fahrmodusspeicher braucht es zusätzliche Datenspeicher (bzw. den Zugang zu den bereits erhobenen Daten), die es erlauben Rückschlüsse zur Funktionsweise des Automatisierungssystems zu machen.		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja. Solche Versuche sind wichtig für die Schaffung von Know How im Bereich der Automatisierung. Wir befürworten deshalb, dass dazu von den geltenden Bestimmungen abgewichen werden kann.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aufgrund der mangelnden Verkehrserfahrung und den überproportional hohen Unfallzahlen bei Neulenkern ist eine strengere Probezeit gerechtfertigt. Zum Eigenschutz (Jugendschutzmassnahme) und zum Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmenden. Die bisherige Regelung hat auch eine präventive Wirkung. Sie ist einfach kommunizierbar und lädt nicht ein, um sich an die Grenze des Unerlaubten heranzutasten.		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung muss möglichst missbrauchs-sicher umgesetzt werden. Andernfalls können auf diese Weise LSVA Zahlungen vermieden werden, wenn das Fahrzeug kurzfristig weniger schwere Ladungen mitführt und dadurch das Gewicht ändert, jedoch dann zeitweise doch vollbeladen fährt. Ob das Fahrzeug aber voll beladen ist oder halb leer fährt, führt fast zu denselben Belastungen für das Strassennetz, zu Lärmbelastung, CO2-Emissionen, etc. Daher sollen Lastwagen die in der Regel 40 t mitführen nicht von der LSVA befreit werden, nur weil sie kurzfristig weniger stark beladen sind und ihr Gewicht entsprechend anpassen.		

	Kommt hinzu, dass heute zu wenige Schwerverkehr-Kontrollen durchgeführt werden. Um eine missbrauchs-sichere Umsetzung zu gewährleisten soll der Bund mehr Mittel in die Kontrollen investieren (welche von den Kantonen durchgeführt werden). Mindestens soll ein Monitoring eingerichtet werden.
--	---

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

	Ein Ermessensspielraum bestand bereits vorher, indem die Richter bedingte oder unbedingte Urteile aussprechen konnten. Die Abschwächung sendet eine unerwünschte Botschaft an potentielle Raser. Die Volksinitiative 12.053 «Schutz vor Rasern» wurde aufgrund des strengen Gegenvorschlages zurückgezogen. Eine Änderung nach so kurze Zeit missachtet den Volkswillen.
--	---

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

	Siehe Bemerkungen zu Frage 12.
--	--------------------------------

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

	Siehe Bemerkungen zu Frage 12.
--	--------------------------------

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahrunfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Durch den Rückgriff des Versicherers auf die fehlbare Person muss die Person selber die Konsequenzen des Schadens tragen. Dies ist sinnvoll weil dadurch das Verhalten bestraft wird und dies von künftigen Raserdelikten abschreckt. Die neue Regelung ist eine Abschwächung des Schutzes vor Raser. Es birgt das Risiko, dass Raser ein Versicherungsangebot finden, welche das Rasen finanziell absichert.		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Staat hat eine besonders hohe Pflicht, wenn es um die Unversehrtheit und den Schutz seiner Bürger gegenüber Dritten geht. Bei Rasern und wiederholten Blaufahrern besteht ein grosses Rückfallrisiko vor dem Unbeteiligte zu schützen sind. Um Kosten zu sparen sollte stattdessen der Verursacher-Anteil erhöht werden. Von Personen, die mutmasslich mehrfach das Leben der übrigen Verkehrsteilnehmer gefährdet haben, darf man verlangen, dass sie sich mit grösseren Geldbeträgen an der Massnahme beteiligen, wenn sie nicht auf das Autofahren verzichten wollen. Im Gegenzug wird ihnen zugestanden, trotz höchst zweifelhaftem Verhalten noch einmal eine Chance zum Lenken eines Motorfahrzeuges zu erhalten. Für die potentiellen Opfer bedeuten Blackbox oder Alkoholwegfahrsperrn eine notwendige doppelte Absicherung, bei Rückfälligkeit oder Fehleinschätzung Begutachter.		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Siehe Bemerkungen zu Frage 17.

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir möchten an dieser Stelle dringend dazu aufrufen, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Festlegung von Ausnahmen so restriktiv wie möglich handhabt.

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)
--

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

In der Schweiz haben bisher in den Städten Zürich und Bern Formel-E Streckenrundrennen stattgefunden. Die durchführende Firma hat nach dem Rennen in Bern Konkurs angemeldet und die Gläubiger mussten mehrere Hunderttausend Franken Verluste hinnehmen. Nach dem Konkurs ist klar, dass die Durchführung von Formel-E-Rennen in der Schweiz nur noch dann möglich ist, wenn diese durch öffentliches Geld mitfinanziert werden.

Obwohl der Anlass ein Millionenpublikum erreicht hat, verpufft die Werbewirkung solcher Grossanlässe in der Regel rasch. Vergessen geht bei der Debatte um den

	<p>wirtschaftlichen Nutzen von Events oft, dass diese nicht gratis sind, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Einschränkungen für Bevölkerung und Gewerbe. Die langen Auf- und Abbauarbeiten haben massive Auswirkungen auf das Gewerbe, den öffentlichen Verkehr und die Verkehrssicherheit.</p> <p>Wenn der grosse Gesamtaufwand des Formel-E Rennens mit den Transporten unzähliger Betonelementen, dem Auf- und Abbau der Fussgängerinseln, der grossen Zahl von Privatautos der Zuschauerinnen und Zuschauer, den Helikopterflügen zwecks Bildaufnahmen usw. einrechnet wird, dann stellt das Formel-E-Rennen gewiss kein Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen dar, nur weil man sich dadurch einen Werbeeffekt für Elektroautos erhofft.</p> <p>Wir fordern den Bundesrat auf, auf die dauerhafte Bewilligungsmöglichkeit von Streckenrundrennen von Formel-E-Fahrzeugen zu verzichten.</p>
--	--

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

	<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)</p>		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

	<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

Abs.: Greenpeace Schweiz, Badenerstr. 171, PF, 8036 Zürich

Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

via E-Mail an: svg@astra.admin.ch

Zürich, 7. Dezember 2020

Stellungnahme zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, zur Revision des Strassenverkehrsgesetz, des Ordnungsbussengesetzes und der zugehörigen Verordnungen Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Grundsätzlich begrüssen wir die vorgeschlagene Revision und die Absichten des Bundesrats, klimafreundliche Technologien zu stärken, und die Regelungen für das automatisierte Fahren zu erneuern. In drei Bereichen sind wir aber sehr kritisch und sehen Handlungsbedarf:

- Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit
- Handlungsbedarf für die Förderung von Cargo-Bikes
- Handlungsbedarf, um einer potentiellen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken

Anpassungen in Bereich der Verkehrssicherheit

Wir sind sehr kritisch gegenüber den vorgesehenen Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit. Wir beobachten, dass einerseits wirksame Massnahmen zur Vermeidung einer Fremdgefährdung (Regelungen und Strafen zum Schutz vor Rasern und zum Schutz

vor Autofahrer unter Alkoholeinfluss) gelockert werden, während gleichzeitig neue Vorschriften für Verkehrsverhalten ergriffen werden, von dem keine Fremdgefährdung ausgeht (Velo-helmpflicht). Die Verantwortung für die Sicherheit wird zunehmend zu den Opfern verschoben. Diesen Trend erachten wir als sehr problematisch. Die Aufgabe des Staates besteht in erster Priorität darin, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich alle Verkehrsteilnehmenden sicher fortbewegen können und dabei nicht durch Dritte gefährdet werden, im Sinne des in der Bundesverfassung garantierten Grundrechts auf körperliche und geistige Unversehrtheit. Dabei soll die Eigenverantwortung und die private Freiheit soweit wie möglich gewahrt werden. Wir sind überzeugt, dass mehr Sicherheit am wirksamsten geschaffen wird durch sichere Infrastrukturen und die strikte Einhaltung der Verkehrsregeln.

Das Velo ist klimafreundlich, platzsparend und leise. Daher sollte die weitere Verlagerung zum Velo unbedingt gefördert werden. Mit den vorgesehenen Änderungen wird das Velofahren für Junge und für E-Bike-Fahrende aber unattraktiver, während gleichzeitig Unfälle nicht an der Quelle vorgebeugt werden. Wir sehen darin ein grosses Risiko, dass die Verlagerung hin zum Velo empfindlich geschwächt wird.

Gemeinsam mit den schweizerischen Veloverbänden sind wir entschieden gegen die Ausweitung des Helmobligatoriums, aus folgenden Gründen:

- **Unfälle nehmen zu, weil mehr E-Bikes auf den Strassen verkehren**
In den letzten Jahren haben die Unfälle mit Elektrowelos zugenommen. Medienberichte suggerieren, Elektrowelos seien besonders gefährlich. Das Bild täuscht. Die Unfallzahlen sind nicht im selben Mass angestiegen wie die Verkaufszahlen von E-Bikes. Die grössere Anzahl Unfälle liegt schlicht daran, dass insgesamt mehr Menschen auf dem Elektrowelo unterwegs sind und dabei erst noch längere Strecken im Vergleich zum normalen Velo zurücklegen. Relativ betrachtet ist E-Bike-fahren also keineswegs gefährlicher geworden.
- **Helmpflicht hält vom Velofahren ab**
Es ist ein erfreulicher Trend, dass dank dem E-Bike heute mehr Menschen Velofahren. Das entlastet die Strassen und ist gut fürs Klima. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen aber: Eine Helmpflicht führt ganz direkt dazu, dass weniger Menschen Velofahren. Damit riskieren wir, einen positiven und dringend nötigen Trend hin zum Velo gleich wieder im Keim zu ersticken. Dies schadet schlussendlich der Volksgesundheit und läuft den Klimazielen zuwider.
- **Nur scheinbar mehr Sicherheit durch Helmpflicht**
Velohelme schützen vor den Folgen eines Sturzes auf den Kopf. Bei Kollisionen wirken aber Rotationskräfte, auf welche Helme nicht oder unzureichend konzipiert sind. Velohelme bringen nicht vollkommene Sicherheit. Sie lindern die Folgen von Unfällen, vermeiden sie aber nicht.
- **Helmpflicht ist nur Symptombekämpfung**
Sicherheit wird durch gute Veloinfrastruktur erzielt. Auf niederländischen Strassen – wo die Velowege separat vom Autoverkehr geführt werden – sind rund 4x mehr Velos unterwegs. Obwohl dort die meisten ohne Helm fahren (95%), ist das Risiko auf dem Velo zu sterben drei Mal kleiner als in der Schweiz. Die Sicherheitsmassnahmen der

Schweiz sollten prioritär darauf abzielen, Kollisionen zu verhindern, statt die Folgen von Stürzen zu lindern.

- **Bikesharing in Gefahr**

Die Helmpflicht wäre der Todesstoss für E-Bike-Sharing Angebote wie z.B. Publi-bike. Bikesharing fördert das Velofahren. In Gebieten mit Helmpflicht funktioniert Bikesharing aber nicht. Denn die Meisten haben keinen Helm dabei und wollen keinen Leihhelm nutzen.

- **Komplizierter Vollzug und Schwächung der Eigenverantwortung**

Die Helmpflicht bringt eine erhebliche Vollzugsproblematik mit sich. Die unterschiedlichen Tragpflichten für verschiedene, äusserlich kaum unterscheidbare Fahrzeugtypen einerseits und für verschiedene Altersgruppen andererseits erzeugen einen unverhältnismässigen Kontroll- und Administrativaufwand. Den Veloverbänden ist die Sicherheit der Velofahrenden wichtig. Sie setzen sich aber für die Eigenverantwortung ein.

- **Für Jugendliche darf das Velo nicht unattraktiver werden**

Bei den Jugendlichen fand in den letzten 20 Jahren eine massive Abwendung vom Velo statt. In der Altersgruppe zwischen 13-20 fahren heute nur noch etwa halb so viele Velo wie vor 20 Jahren. Dabei ist alltägliche Bewegung wie z.B. durch das Velofahren gerade auch für Junge eine wichtige Gesundheitsfördermassnahme. Mit einer generellen Helmpflicht für Jugendliche verliert das Velo aber zusätzlich an Attraktivität.

- **Eine unverhältnismässige Massnahme**

Aktuell beträgt die Tragquote bei den langsamen Elektrovelos bei den Erwachsenen 67% und bei den bis 14-Jährigen ist sie mit 75% noch höher, und ist damit im europaweiten Vergleich bereits extrem hoch. Aus unserer Sicht steht der mögliche Sicherheitsgewinn durch ein Obligatorium in keinem Verhältnis zu den oben genannten Nachteilen und Risiken.

Aus diesen Gründen lehnen wir die Helmpflicht in allen drei vorgeschlagenen Formen ab: Sowohl für langsame E-Bikes, wie für Kinder und Jugendliche, wie auch für Mitfahrende.

Für die Erhöhung der effektiven und empfundenen Sicherheit von Velofahrenden fordern wir die Einführung eines Mindestüberholabstands von 1,5 m wo möglich.

Zudem unterstützen wir die Zusatzforderungen der bfu bezüglich Tempo-30-Zonen und obligatorischen Nachschulungen.

Dringender Handlungsbedarf zur Förderung von Cargobikes

Wir begrüssen die Absicht des Bundesrats, den Einsatz von umweltfreundlichen Technologien insbesondere im Güterverkehr zu erleichtern. Besonders klimafreundlich, leise und platzsparend sind Cargo-Bikes. Sie hätten im städtischen Güterverkehr ein sehr grosses Potential. Die geltenden Regelungen in der Schweiz erschweren aber den Einsatz von Cargo-

Bikes unnötig. Dass diese Regelungen überarbeitet werden sollten ist schon seit langem bekannt. Dieser Wille wurde auch schon vom Parlament so zum Ausdruck gebracht. Die nun laufende Revision würde die Chance bieten, um den Cargo-Bikes Hindernisse aus dem Weg zu räumen und die Voraussetzungen zu schaffen, dass diese ohne wettbewerbsnachteile für städtischen Güterverkehr eingesetzt werden könnte. In der Vorlage ist in diesem Bereich jedoch nichts vorgesehen. Das ist eine verpasste Chance.

Folgende Anpassungen sind nötig, um Transporte mit Cargobikes zu erleichtern:

- **Die Gewichtslimite von 200kg ist zu tief**
Diese beträgt heute 200 kg, einschliesslich der Fahrerin oder des Fahrers. Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Handelsübliche Cargobikes wiegen um die 40 kg. Mit einer Person von 90 kg verbleiben noch 70 kg Nutzlast. Das ist zu wenig, um rentabel Lieferdienste betreiben zu können.
- **Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sind nicht zugelassen**
Für Velokurierdienste wären zudem Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll, um ihr Lieferservice erweitern zu können. Solche sind in der Schweiz nicht zugelassen. In Europa sind sie allerdings geprüft und sicher im Verkehr. Es gibt keinen Grund, weshalb sie nicht auch in der Schweiz zugelassen sein können.
- **Limite von max. 2 Kindern in Cargobikes mit geschützten Kindersitzen ist zu tief**
Heute sind europaweit Cargobikes im Einsatz, die für grössere Lasten konzipiert sind und ausreichend Platz haben, um mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, sollte sich die Limite neu nach der Anzahl gesicherter Kindersitze im Cargobike richten.

Handlungsbedarf gegen eine mögliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse

Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und müssen darum nur eine tiefe bzw. keine LSWA entrichten, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert werden sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Lärm und Stau führen und stellt eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-LKWs die Güter auf der Schiene energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.

Weitere Ausführungen entnehmen Sie den beiden beiliegenden Fragebögen zum SVG und den Verordnungen.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Remco Giovanoli

Verantwortlicher Politik Greenpeace Schweiz



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Remco Giovanoli Greenpeace Schweiz, Badenerstrasse 171, Postfach, 8036 Zürich
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung begünstigt die Umstellung auf elektrisch betriebene Lieferwagen. Dies ist nötig, damit der CO ₂ -Ausstoss im Güterverkehr gesenkt werden kann. Wichtig ist aber, dass Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene absolut gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder gar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die ROLA kompatibel sein. Die Erweiterungen in den Dimensionen und Gewichten von Fahrzeugen sollen nur so weit als nötig und im Rahmen der Verhältnismässigkeit vorgenommen werden.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind mit den neuen Anpassungen im Bereich des automatisierten Fahrens einverstanden. Allerdings müssen zusätzlich Rahmenbedingungen festgelegt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzend zur Verkehrssicherheit, die nicht beeinträchtigen werden darf, darf automatisiertes Fahren auch nicht dazu führen, dass die Bewegungsfreiheit von anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Fussgänger und Velofahrer) eingeschränkt wird oder eine Verdrängung infolge Unsicherheitsgefühl stattfindet. Automatisierung muss sich den Möglichkeiten des LV anpassen und nicht umgekehrt. - Bewilligungen zum automatisierten Fahren und Fahrversuche sind mit den Zielen für einer nachhaltigen Mobilität abzustimmen und dürfen nicht im Widerspruch zu diesen stehen. - Haftungslücken müssen ausgeschlossen werden. Bei nicht abgedeckten Schäden aufgrund allfälliger Lücken in der Gesetzgebung soll der Staat mit einem Versicherungsfonds einspringen. - Ergänzend zum Fahrmodusspeicher müssen Hersteller ebenfalls verpflichtet werden Einblick in die Programmierung und Algorithmen zu gewähren, wenn sie im Sicherheitsinteresse der Öffentlichkeit liegen. Die Verpflichtung soll auch eine Kooperation bei der Auswertung bei Unfallsituationen oder Beinahe-Unfällen beinhalten. <p>Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und damit nur mit tiefer bzw. keiner LSVA-Pflicht bestückt, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Lärm und Stau führen und stellt eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-LKWs die Güter auf der Schiene energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.</p>		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahr-

<p>zeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Entwicklung Richtung Automatisierung - die unabhängig von der Schweiz stattfindet - bringt nebst allen Risiken auch Chancen für Verkehrssicherheit und Umweltschutz mit sich.</p> <p>Die Entwicklung hin zu einer stärkeren Automatisierung wird global vorangetrieben. Es müssen deshalb die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Verantwortung der Fahrzeuglenker auch an Fahrzeug/Hersteller/Prüfer, etc. übertragen zu können. Es ist auch grundsätzlich begrüssenswert, wenn der Bundesrat in der Entwicklung eine aktive Rolle einnimmt und eine rechtliche Basis schafft, um im eigenen Land das technische Know-How aufzubauen und mit kontrollierten Versuchen ausreichend Erfahrungen zu sammeln und vom technischen Fortschritt schliesslich auch profitieren zu können.</p>		

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Punkt 3. Zudem: Fahrzeuge, die auf einer bestimmten Strecke ohne Fahrzeugführerin oder -führer verkehren können, bringen neue Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Dies birgt auch das Potential, dass heute nicht rentable Linien in peripheren Gebieten günstiger betreiben werden können, was das öV-Angebot stärken und erweitern kann.</p>		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind mit den aufgeführten Rahmenbedingungen einverstanden, sie garantieren aber noch nicht ausreichend Einblicke in die Entstehung von Unfällen. Zum Fahrmodusspeicher braucht es zusätzliche Datenspeicher (bzw. den Zugang zu den bereits erhobenen Daten), die es erlauben Rückschlüsse zur Funktionsweise des Automatisierungssystems zu machen.		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja. Solche Versuche sind wichtig für die Schaffung von Know How im Bereich der Automatisierung. Wir befürworten deshalb, dass dazu von den geltenden Bestimmungen abgewichen werden kann.		

<p>9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

<p>10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aufgrund der mangelnden Verkehrserfahrung und den überproportional hohen Unfallzahlen bei Neulenkern ist eine strengere Probezeit gerechtfertigt. Zum Eigenschutz (Jugendschutzmassnahme) und zum Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmenden. Die bisherige Regelung hat auch eine präventive Wirkung. Sie ist einfach kommunizierbar und lädt nicht ein, um sich an die Grenze des Unerlaubten heranzutasten.</p>		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2^{bis} und 3^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Änderung muss möglichst missbrauchs-sicher umgesetzt werden. Andernfalls können auf diese Weise LSVA Zahlungen vermieden werden, wenn das Fahrzeug kurzfristig weniger schwere Ladungen mitführt und dadurch das Gewicht ändert, jedoch dann zeitweise doch vollbeladen fährt. Ob das Fahrzeug aber voll beladen ist oder halb leer fährt, führt fast zu denselben Belastungen für das Strassennetz, zu Lärmbelastung, CO2-Emissionen, etc. Daher sollen Lastwagen die in der Regel 40 t mitführen nicht von der LSVA befreit werden, nur weil sie kurzfristig weniger stark</p>		

<p>beladen sind und ihr Gewicht entsprechend anpassen. Kommt hinzu, dass heute zu wenige Schwerverkehr-Kontrollen durchgeführt werden. Um eine missbrauchs-sichere Umsetzung zu gewährleisten soll der Bund mehr Mittel in die Kontrollen investieren (welche von den Kantonen durchgeführt werden). Mindestens soll ein Monitoring eingerichtet werden.</p>
--

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Ein Ermessensspielraum bestand bereits vorher, indem die Richter bedingte oder unbedingte Urteile aussprechen konnten. Die Abschwächung sendet eine unerwünschte Botschaft an potentielle Raser. Die Volksinitiative 12.053 «Schutz vor Rasern» wurde aufgrund des strengen Gegenvorschlages zurückgezogen. Eine Änderung nach so kurze Zeit missachtet den Volkswillen.</p>		
<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Frage 12.</p>		
<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Frage 12.</p>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Durch den Rückgriff des Versicherers auf die fehlbare Person muss die Person selber die Konsequenzen des Schadens tragen. Dies ist sinnvoll weil dadurch das Verhalten bestraft wird und dies von künftigen Raserdelikten abschreckt. Die neue Regelung ist eine Abschwächung des Schutzes vor Raser. Es birgt das Risiko, dass Raser ein Versicherungsangebot finden, welche das Rasen finanziell absichert.</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Staat hat eine besonders hohe Pflicht, wenn es um die Unversehrtheit und den Schutz seiner Bürger gegenüber Dritten geht. Bei Rasern und wiederholten Blaufahrern besteht ein grosses Rückfallrisiko vor dem Unbeteiligte zu schützen sind. Um Kosten zu sparen sollte stattdessen der Verursacher-Anteil erhöht werden. Von Personen, die mutmasslich mehrfach das Leben der übrigen Verkehrsteilnehmer gefährdet haben, darf man verlangen, dass sie sich mit grösseren Geldbeträgen an der Massnahme beteiligen, wenn sie nicht auf das Autofahren verzichten wollen. Im Gegenzug wird ihnen zugestanden, trotz höchst zweifelhaftem Verhalten noch einmal eine Chance zum Lenken eines Motorfahrzeuges zu erhalten. Für die potentiellen Opfer bedeuten Blackbox oder Alkoholwegfahrsperrn eine notwendige doppelte Absicherung, bei Rückfälligkeit oder Fehleinschätzung Begutachter.</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

	Siehe Bemerkungen zu Frage 17.
--	--------------------------------

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir möchten an dieser Stelle dringend dazu aufrufen, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Festlegung von Ausnahmen so restriktiv wie möglich handhabt.		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In der Schweiz haben bisher in den Städten Zürich und Bern Formel-E Streckenrundrennen stattgefunden. Die durchführende Firma hat nach dem Rennen in Bern Konkurs angemeldet und die Gläubiger mussten mehrere Hunderttausend Franken Verluste hinnehmen. Nach dem Konkurs ist klar, dass die Durchführung von Formel-E-Rennen in der Schweiz nur noch dann möglich ist, wenn diese durch öffentliches Geld mitfinanziert werden. Obwohl der Anlass ein Millionenpublikum erreicht hat, verpufft die Werbewirkung		

	<p>solcher Grossanlässe in der Regel rasch. Vergessen geht bei der Debatte um den wirtschaftlichen Nutzen von Events oft, dass diese nicht gratis sind, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Einschränkungen für Bevölkerung und Gewerbe. Die langen Auf- und Abbauarbeiten haben massive Auswirkungen auf das Gewerbe, den öffentlichen Verkehr und die Verkehrssicherheit.</p> <p>Wenn der grosse Gesamtaufwand des Formel-E Rennens mit den Transporten unzähliger Betonelementen, dem Auf- und Abbau der Fussgängerinseln, der grossen Zahl von Privatautos der Zuschauerinnen und Zuschauer, den Helikopterflügen zwecks Bildaufnahmen usw. einrechnet wird, dann stellt das Formel-E-Rennen gewiss kein Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen dar, nur weil man sich dadurch einen Werbeeffect für Elektroautos erhofft.</p> <p>Wir fordern den Bundesrat auf, auf die dauerhafte Bewilligungsmöglichkeit von Streckenrundrennen von Formel-E-Fahrzeugen zu verzichten.</p>
--	---

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

	<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)</p>		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

	<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

Zürich
09.12.2020

Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Sehr geehrter Herr Ramsauer
Sehr geehrter Herr Röhliberger
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Fachverband Sucht bedankt sich bestens für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes. Der Fachverband Sucht ist der Verband von mehr als 300 Fachorganisationen der Suchtprävention und Suchthilfe in der Deutschschweiz.

Bestandteil der angestrebten Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes ist laut erläuterndem Bericht des Bundesrats die Anpassung des 2012 von der Bundesversammlung angenommenen Verkehrssicherheitspakets «Via sicura». Zwei noch nicht umgesetzte «Via sicura»-Massnahmen, namentlich «Blackboxen» und «Alkohol-Wegfahrsperren», werden im Fragebogen zur Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes aufgeführt. Die dritte noch nicht umgesetzte Massnahme «Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen» wird im erläuternden Bericht lediglich in einer Fussnote, im Fragebogen gar nicht erwähnt. Nachfolgend wird als integraler Bestandteil unserer Antwort auf diese «Via sicura»-Massnahme (vgl. [ursprüngliche Fassung Art. 25 Abs. 3 Bst. e SVG](#)) Bezug genommen.

«Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen»

Durch Via sicura reduzierte sich die Zahl der Schwerverunfallten zwischen 2013 und 2015 um rund 100 Personen (im Schnitt 33 pro Jahr). Die aktuell noch nicht eingeführte Pflicht zur Teilnahme an einem Nachschulungskurs wird im Schlussbericht 2005 des ASTRA als Massnahme mit «sehr gutem Nutzwert» durch direkte Beeinflussung der Verkehrsteilnehmer beschrieben und würde diesen Trend weiter stützen. Die obligatorischen Nachschulungskurse sind zudem ein äusserst geeigneter Rahmen, um Personen mit einem risikoreichen Substanzkonsum oder mit einer Suchtgefährdung zu identifizieren und wenn nötig zu Hilfsangeboten zu triagieren.



Der Fachverband Sucht empfiehlt daher mit Nachdruck, an der Umsetzung der Massnahme «Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen» festzuhalten.

Die europäische [ANDREA](#)-Studie hat gezeigt, dass Kurse dann wirksam sind, wenn das Programm auf die Teilnehmenden zugeschnitten ist, etwa in Bezug auf die problematische Substanz. Die Kurse müssen so gestaltet sein, dass es sich nicht um eine reine Informationsvermittlung handelt, sondern eine Reflektion des eigenen Verhaltens erreicht wird – geleitet durch Fachpersonen, die ausgebildet sind im Umgang mit unmotivierten und kooperationsunwilligen Teilnehmenden. Die Sucht-Fachstellen in der Schweiz verfügen nicht nur über das notwendige Fachwissen gemäss ANDREA-Studie, sie sind auch gewillt, diese Aufgabe zu übernehmen. Sie bieten heute bereits die freiwilligen Kurse FiAZ- und FuD-Kurse an.

Umsetzung der Obligatorischen Nachschulungen

Es ist möglich, die Massnahme für die Kantone und Strassenverkehrsämter ressourcenschonend zu gestalten und die Organisation der Kurse, die Ausbildung und die Akkreditierung der Anbietenden zu zentralisieren und zu bündeln. So kann verhindert werden, dass sich jedes kantonale Strassenverkehrsamt einzeln mit dem jeweiligen Kursanbieter auseinandersetzen muss (und umgekehrt). Eine einzige zu gründende Geschäftsstelle könnte bei der Vereinigung der Strassenverkehrsämter gemeldet und von dieser Stelle akkreditiert werden.

Falls ein entsprechender Bedarf besteht, ist der Fachverband Sucht bereit, diese bündelnde Stelle zu sein.

Auf diese Weise würde die Verhältnismässigkeit im Sinne der nun erfolgenden Teilrevision gewahrt. Gleichzeitig ziehen die Teilnehmenden aus den Obligatorischen Nachschulungen auch tatsächlich einen Nutzen und die zukünftige Verkehrssicherheit wird erhöht.

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

Iwan Rickenbacher
Präsident

Stefanie Knocks
Generalsekretärin



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Fachverband Sucht Weberstrasse 10 8004 Zürich info@fachverbandsucht.ch
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Sinne der Schadensminderung und Risikominimierung, verankert in der Nationalen Strategie Sucht des Bundesrates, sollen «negative Auswirkungen von Suchtverhalten für das Individuum, sein Umfeld und die Gesellschaft verringert» werden. Eine alkoholranke Person kann mit einer Alkohol-Wegfahrsperr genau diese durch ihre Konsum- und Verhaltensweisen verbundenen negativen Risiken (Unfälle, Todesfälle) vermindern, ebenfalls können weitere Auswirkungen im gesellschaftlichen Kontext eingedämmt werden. Demnach sehen wir in den Alkohol-Wegfahrsperrn im Verbund mit der obligatorischen Nachschulung eine sinnvolle Massnahme, an welcher es festzuhalten gilt. Alkohol-Wegfahrsperrn werden in einigen europäischen Ländern sowie in den USA seit Langem erfolgreich angewendet und erhöhen die Verkehrssicherheit nachweislich. Die EU ihrerseits hat mit der Verordnung 2019/211 „Vorrichtungen zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperr“ (standardisierte Schnittstelle in Fahrzeugen zur Erleichterung der Nachrüstung mit alkoholempfindlichen Wegfahrsperrn) ab 2022 für verbindlich erklärt.</p>		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Badenerstrasse 171
8003 Zürich

Bundesamt für Strassen
svg@astra.admin.ch

Zürich, den 5. Dezember 2020

Stellungnahme des Vereins Klimaschutz Schweiz zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen im Rahmen der Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein Klimaschutz Schweiz bedankt sich für die Gelegenheit, zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen Stellung zu beziehen.

Unser Fokus liegt einzig auf den **Wirkungen der vorgeschlagenen Änderungen auf die Treibhausgasemissionen**. Eine Transition hin zu einer klimaverträglichen Gesellschaft kann nur gelingen, wenn es auch im Verkehr, dem bisherigen Sorgenkind der Klimapolitik mit steigenden Emissionen, zu einer Wende kommt – zu einer «system transition», die laut dem IPCC-Spezialbericht SR1.5 (SPM C.2) von 2018 nötig ist, um das Ziel des Übereinkommens von Paris zu erreichen.

Nicht zuletzt die im November 2020 vom Bundesamt für Energie vorgestellten Energieperspektiven 2050+ haben deutlich gemacht, wie nötig eine Verkehrswende ist: Die Energieperspektiven zielen zwar auf netto null Treibhausgasemissionen bis 2050; die kumulierten Emissionen, die laut dem berechneten ZERO-Szenario noch anfallen würden, liegen aber weit über dem 1,5-Grad-Zielpfad. Die Energieperspektiven gehen ihrerseits von Verkehrsszenarien aus, die Zunahmen der Verkehrsleistungen im Personen- wie im Güterverkehr postulieren. **Der dringend benötigte ambitioniertere Reduktionspfad für die Treibhausgasemissionen kann nur gelingen, wenn dieser Wachstumstrend gebrochen wird.**

Wir begrüssen die Absichten des Bundesrats, klimaverträgliche Technologien zu stärken. Für eine Verkehrswende bedarf es aber nicht nur neuer Antriebstechniken für Motorfahrzeuge, sondern auch einer **Änderung des Modalsplits hin zum nicht-motorisierten und zum öffentlichen Verkehr sowie vor allem einer Reduktion der Verkehrsleistungen des Autoverkehrs insgesamt**. Es darf deshalb nicht sein und stünde im Widerspruch zum Übereinkommen von Paris, wenn das Strassenverkehrsgesetz, das Ordnungsbussengesetz und die zur Diskussion stehenden Änderungen der Verordnungen eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs begünstigen respektive Alternativen wie das Velo oder den Fussverkehr behindern.

1. Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit

Wir sind sehr kritisch gegenüber den vorgesehenen Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit. Wirksame Massnahmen zur Vermeidung einer Fremdgefährdung sollen gelockert werden, während gleichzeitig neue Vorschriften für Verkehrsverhalten ergriffen werden, von dem keine Fremdgefährdung ausgeht (Velohelmpflicht). Die Verantwortung für die Sicherheit wird zunehmend von den Täter:innen zu den potenziellen Opfern verschoben.

Das UVEK spricht in seinem Begleitbrief im Zusammenhang mit den so genannten Raserdelikten von «unnötigen Härten», die es zu vermeiden gelte. Diese Wortwahl ist verräterisch – werden doch «Härten» einzig bei Verkehrsdelinquent:innen, also auf Täter:innenseite ausgemacht. Der Begriff des «Rasens» wurde für eine grosse Übertretung der Geschwindigkeitslimiten geschaffen – wer also rast, verletzt nicht nur die Verkehrsregeln, er oder sie verletzt sie *massiv*. Wenn bei massiven Übertretungen von Verkehrsregeln Strafen als «Härten» apostrophiert werden, so schreibt sich das ein in den langen Trend, Verkehrsdelikte durch Automobilist:innen als hinzunehmenden Tribut an eine «mobile» Gesellschaft kleinzureden. Diese Haltung geht zulasten der schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen wie Velofahrer:innen, Fussgänger:innen und namentlich Kindern. **Eine Milderung der Strafen für schwere Regelverletzungen mit Fremdgefährdung setzt ein Signal, das genau in die verkehrte Richtung zeigt.**

Genauso setzt eine Velohelmpflicht für Kinder und Jugendliche sowie für langsame E-Bikes Signale in die falsche Richtung. Während auf Täter:innenseite die Strafen gemildert und «Härten» vermieden werden sollen, werden die potenziellen Opfer verpflichtet, ihren Schutz zu erhöhen, ohne dass damit eine Fremdgefährdung reduziert würde. Vor allem aber zeigen Erfahrungen in anderen Ländern, dass eine **Helmpflicht das Velofahren weniger attraktiv macht** und teilweise zu massiven Rückgängen des Veloverkehrs führt. Das darf auf keinen Fall sein – zumal es auch allfällige Sicherheitsgewinne des Helms wieder vernichtet: Je weniger Velos auf den Strassen unterwegs sind, desto weniger rechnen Automobilist:innen mit ihnen und desto weniger vorsichtig fahren sie, wie die Erfahrungen von Ländern mit Velohelmpflicht ebenfalls zeigen.

Statt die Opfer zu zwingen, sich zu schützen, müssten die potenziellen Gefährder:innen in die Pflicht genommen werden, beispielsweise durch einen Mindest-Überholabstands von 1,5 Metern.

2. Cargobikes

Motorisierte Cargobikes sind eine wichtige, aber erst seit kurzem verbreitete Alternative zum Auto in Fällen, wo ein normales Velo nicht mehr taugt. Sie haben sich in der jüngsten Vergangenheit erfreulicherweise einen Platz im Strassenverkehr erobert, befinden sich aber immer noch in einer kleinen Nische.

Der Verein Klimaschutz Schweiz begrüsst die Absicht des Bundesrats, klimaverträgliche Verkehrsarten zu fördern. Diese **Förderung ist unbedingt auch auf Cargobikes zu erweitern**. Vorschriften, die den Einsatz von Cargobikes behindern, sind abzuschaffen oder anzupassen.

- Die Gewichtslimite beträgt heute 200 kg. Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg und zu wenig, um rentabel Lieferdienste betreiben zu können.
- Für Velokurierdienste wären zudem Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll. Solche sind in der Schweiz heute aber nicht zugelassen. Es gibt keinen Grund, weshalb sie nicht wie in der EU auch in der Schweiz zugelassen sein sollten.

- Heute sind europaweit Cargobikes im Einsatz, die Platz bieten, um mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, sollte sich die Limite von maximal zwei Kindern aufgehoben werden.

3. Automatisiertes Fahren

Das automatisierte Fahren schafft Risiken, die heute teilweise noch schwer abschätzbar sind. Ohne flankierende Massnahmen führen sie zudem zu einer Steigerung der Attraktivität des Fahrens, da während der Fahrt anderen Tätigkeiten nachgegangen werden kann. Die Erhöhung der Attraktivität wiederum **lässt eine Zunahme der Fahrleistungen befürchten**.

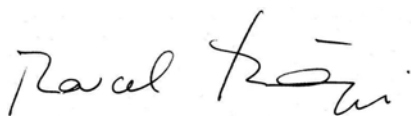
Wir sind einer Zulassung des automatisierten Fahrens gegenüber deshalb sehr skeptisch eingestellt. So genannt selbstfahrende Fahrzeuge können Chancen bieten, aber es ist wichtig, den Risiken, die damit einhergehen – und damit meinen wir nicht nur Sicherheitsrisiken, sondern vor allem die Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten –, durch geeigneten Massnahmen zu begegnen.

4. Keine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse

Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und müssen darum nur eine tiefe bzw. keine LSVA entrichten, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert werden sollen. Selbst wenn Lastwagen elektrisch angetrieben wären, ist der Transport auf der Schiene vorzuziehen, da er weit energieeffizienter ist und dank der Fahrleitungen ohne Batterien auskommt, deren Herstellung ökologisch problematisch ist.

Mit freundlichen Grüssen,

Für das Initiativkomitee der Volksinitiative für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative) und den Verein Klimaschutz Schweiz:



Marcel Hänggi Caspers



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Verein Klimaschutz Schweiz Badenerstr. 171 8003 Zürich
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung begünstigt die Umstellung auf elektrisch betriebene Lieferwagen. Dies ist nötig, damit der CO ₂ -Ausstoss im Güterverkehr gesenkt werden kann. Wichtig ist aber, dass Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene absolut gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder gar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die ROLA kompatibel sein. Die Erweiterungen in den Dimensionen und Gewichten von Fahrzeugen sollen nur so weit als nötig und im Rahmen der Verhältnismässigkeit vorgenommen werden.		

2. Automatisiertes Fahren

<p>2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich ist zu verhindern, dass automatisiertes Fahren den motorisierten Individualverkehr attraktiver macht, respektive Attraktivitätsgewinne sind durch geeignete Massnahmen abzuschöpfen. Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. So wird es für die Schiene schwierig (oder unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik.</p>		
<p>3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie unter 2. geschildert, erhöht die Zulassung des automatisierten Fahrens die Attraktivität des MIV. Bevor nicht Massnahmen ergriffen sind, diese Attraktivitätssteigerung durch geeignete Massnahmen abzuschöpfen, lehnen wir die Zulassung ab.</p>		
<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: siehe oben</p>		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: siehe oben		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Falls automatisiertes Fahren zugelassen wird, sind wir einverstanden. Zum Fahrmodusspeicher braucht es indes zusätzliche Datenspeicher (bzw. den Zugang zu den bereits erhobenen Daten), die es erlauben Rückschlüsse zur Funktionsweise des Automatisierungssystems zu machen.		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine Probezeit soll eine echte Probezeit sein; alles andere erhöht die Attraktivität des Autofahrens weiter und sendet das Signal, dass Delikte von Autofahrer:innen Bagatellen seien.		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung muss Missbrauchs-sicher umgesetzt werden. Andernfalls können auf diese Weise LSVA-Zahlungen vermieden werden, wenn das Fahrzeug kurzfristig weniger schwere Ladungen mitführt und dadurch das Gewicht ändert, jedoch dann zeitweise doch vollbeladen fährt. Ob das Fahrzeug aber voll beladen ist oder halb leer fährt, führt fast zu denselben Belastungen für das Strassennetz, zu Lärmbelastung, CO2-Emissionen, etc. Daher sollen Lastwagen die in der Regel 40 t mitführen nicht von der LSVA befreit werden, nur weil sie kurzfristig weniger stark beladen sind und ihr Gewicht entsprechend anpassen. Hinzu kommt, dass heute zu wenige Schwerverkehr-Kontrollen durchgeführt werden. Um eine Missbrauchs-sichere Umsetzung zu gewährleisten soll der Bund mehr Mittel in die Kontrollen investieren (welche von den Kantonen durchgeführt werden). Mindestens soll ein Monitoring eingerichtet werden.		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Das Delikt des Rasens ist so definiert, dass es eine <i>massive</i> Übertretung von Verkehrsregeln darstellt. Es geht nicht an, dass den potenziellen Opfern zusätzliche Pflichten, sich selbst zu schützen, auferlegt werden, während den Täter:innen Erleichterungen gewährt werden. Damit würde die Attraktivität des Automobils im Vergleich zu den «langsamen» Verkehrsarten weiter gesteigert, was den Zielen, die Emissionen des Verkehrs zu senken, zuwiedr läuft. Die Volksinitiative 12.053 «Schutz vor Rasern» wurde aufgrund des strengen Gegenvorschlags zurückgezogen. Eine Änderung nach so kurze Zeit missachtet den Volkswillen.		
13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: siehe oben.		
14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: siehe oben. – Angesichts des Umstands, dass «Rasen» per Definition eine massive Regelüberschreitung darstellt, wäre es völlig unangemessen, die Bewilligung für die Tätigkeit, die zu dieser Regelüberschreitung geführt hat, lediglich für 6 Monate zu entziehen.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: siehe oben.		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Auch diese vorgeschlagene Änderung ist unverständlich und bewirkt eine Bagetellisierung einer schweren Regelverletzung, was wiederum die Attraktivität des Autofahrens erhöht und die «langsamen» Verkehrsarten weniger attraktiv macht.		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: siehe oben.		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wer immer Ausnahmen festlegt, müssen diese so restriktiv wie möglich gehandhabt werden.		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Autorennen sind Werbung für das Autofahren und erhöhen mithin ebenfalls die Attraktivität des Automobils.		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Ausschliesslich per Mail an:

svg@astra.admin.ch

Zürich, 7. Dezember 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zu oben genanntem Geschäft Stellung zu beziehen und nehmen diese gerne innerhalb der angesetzten Frist wahr.

Swico ist der Wirtschaftsverband der Digitalisierer und vertritt die Interessen etablierter Unternehmen sowie auch Start-ups in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Swico zählt über 650 Mitglieder aus der ICT- und Internet Branche. Diese Unternehmen beschäftigen 56'000 Mitarbeitende und erwirtschaften jährlich einen Umsatz von 40 Milliarden Franken. Neben Interessenvertretung betreibt Swico das nationale Rücknahmesystem «Swico Recycling» für Elektronik Altgeräte.

Nachfolgend beschränken wir uns auf die für die Digitalisierungsbranche massgeblichen Aspekte.

1. Allgemeine Bemerkungen: Begrüssung der Massnahmen im Bereich umweltfreundliche Technologien und automatisiertes Fahren

Wir begrüssen die vorgesehenen Massnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Technologien. Auch sehen wir die Anpassungen im Bereich des automatisierten Fahrens als Chance für die Digitalisierung. Dabei ist die Abstimmung mit den zukünftigen internationalen Regulatorien notwendig und somit die entsprechende Kompetenzgebung an den Bundesrat begrüssenswert. Positiv werten wir zudem die Möglichkeit des Versuchsbetriebs für Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem und dessen Bewilligungsfähigkeit durch das Bundesamt für Strassen ASTRA.

2. Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens: Motionen 16.3066 Nantermod und 17.3924 Derder

2.1. Umsetzung des parlamentarischen Auftrags

Das Revisionsvorhaben bezieht sich unter anderem auf die Umsetzung verschiedener überwiesener parlamentarischer Vorstösse. Für unsere Branche von Interesse sind die Motionen 16.3066 Nantermod «Taxis, Uber und andere Fahrtendienste. Für einen fairen Wettbewerb» sowie 16.3068 Derder «Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote vom 9. März 2016».

Wir möchten anregen, die Umsetzung beider Motionen nicht aus der vorliegenden SGV-Revision herauszulösen. Vielmehr sollte aufgezeigt werden – gegebenenfalls mittels unterschiedlicher Varianten – wie die Motionen umgesetzt werden sollen. Diese zwei Vorstösse tragen dazu bei, die Fahrzeugauslastung auf Schweizer Strassen zu optimieren und den Zugang zum Arbeitsmarkt für Arbeitnehmer zu erleichtern. Im Parlament besteht Übereinstimmung betreffend Handlungsbedarf im Bereich des berufsmässigen Personentransports. Die beiden Motionen wurden im Parlament klar angenommen. Im vorliegenden Revisionsvorhaben wird im Rahmen des erläuternden Berichtes zwar die Möglichkeit aufgezeigt, dass Änderungen auf Verordnungsstufe genügen könnten, jedoch wurde im Vergleich zu den übrigen Verordnungsanpassungen kein entsprechender Vorschlag unterbreitet.

2.2. Einbezug Betroffener in Definition der Fachstudie

Der erläuternde Bericht äussert sich auf Seite 21 (1.3.4.2) dahingehend, dass statt der Umsetzung eine Fachstudie die Thematik der neuen Fahrdienstangebote im Strassenverkehr samt der zu erwartenden Entwicklung beleuchten und die Möglichkeit einer Rechtsänderung aufzeigen soll. Dabei sei ein besonderes Augenmerk auf die Förderung von Fahrgemeinschaften zu legen. Wir möchten dringlich darauf hinweisen, bei der Definition der Fachstudie Betroffene und Unternehmen mit einschlägiger Erfahrung einzubeziehen (z.B. Uber), zumal dies bislang nicht der Fall war. Dies gilt auch für weitere Veranstaltungen und Fachberichte in diesem Themenbereich zwecks eines ausgewogenen Dialoges.

3. Zusätzliches Anliegen der Digitalisierungsbranche: Umsetzung der Motion 17.3924 Nantermod Führerausweis. Gleiche Fahrzeuge, gleiche Strassen, gleicher Ausweis.

In Zusammenhang mit den Ausführungen in 2.1. vorne möchten wir auf Motion 17.3924 verweisen. Dieser Vorstoss setzt sich ebenso für eine Liberalisierung des berufsmässigen Personentransports ein und wurde von beiden Räten auf Antrag des Bundesrates im Sommer 2018 einstimmig angenommen und überwiesen. Nichtsdestotrotz hat der Vorstoss im vorliegendem Revisionsvorhaben keinen Eingang gefunden und wurde im erläuternden Bericht nicht behandelt. Auch diese Motion gilt es innerhalb der aktuellen Revision des SVG umzusetzen.

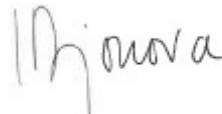
Zusammenfassend begrüsst Swico grundsätzlich die vorliegende Revision des SVG. Insbesondere die vorgesehenen Massnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Technologien, die Anpassungen im Bereich des automatisierten Fahrens sowie die Möglichkeit des Versuchsbetriebs für Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem werden als positiv gewertet. Nichtsdestotrotz sieht es Swico als wichtig an, dass die Umsetzung der Motionen 16.3066, 16.3068 sowie 17.3924 in der jetzigen Revision des SVG aufgenommen werden und somit Eingang in die Botschaft an das Parlament finden.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Swico



Judith Bellaiche
Geschäftsführerin



Ivette Djonova
Head of Legal & Public Affairs



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton X Verband <input type="checkbox"/> Organisation X Übrige
Absender: ASMAS, Verband Sportfachhandel Schweiz Gutenbergstrasse 6 3011 Bern info@asmas.ch 031 381 93 94
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung stellt E-Bikes strafrechtlich wieder auf Höhe von Fahrrädern und ist in diesem Sinne verhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine solche Regelung ermöglicht es, rasch und flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen im Strassenverkehr durch neue Fahrzeug-Technologien zu reagieren. Voraussetzung muss aber bleiben, dass solche Ausnahmegewilligungen auf dem politischen Weg abgesegnet werden müssen.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Anpassung ermöglicht Unternehmen eine transparente Bearbeitung von Ordnungsbussen.</p>		

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

Antrag Anpassung Zulassungsbestimmungen für Velos- und Elekt- rovelos

Transportfahrräder und Elektro-Transportfahrräder werden als zukunftsweisende neue Mobilitätsformen für Privatpersonen und Unternehmen betrachtet, weil sie wesentlich zur Entlastung der innerstädtischen Verkehrswege beitragen können. Sie brauchen im ruhenden und fahrenden Zustand weniger Platz, sind nahezu geräuschlos und emissionsfrei, können flexibel und kostengünstig eingesetzt werden.

Verschiedene europäische Länder wie z.B. Deutschland, Dänemark, die Niederlande, Grossbritannien haben dies bereits erkannt und fördern gezielt:

<http://cyclelogistics.eu/events/webinar/cargobike-academy-2020-cargobike-boom-europe>

In der Schweiz spielen Cargobikes im Vergleich zum übrigen Europa bislang noch eine unbedeutende Rolle. Dies ist hauptsächlich darauf zurück zu führen, dass die Schweizer Strassenverkehrsverordnung das Potenzial dieser Fahrzeuge stark einschränkt:

https://www.nzz.ch/mobilitaet/fahrrad/cargo-velos-klimaschutz-versus-gesetzgebung-ld.1454674?fbclid=IwAR1ySyRxi62pTEOvLX6e0tzAQVtpj0g-kMOoQ5MhDbJtc7U5Y18_GA3ANeA

Die Schweizer Vorschriften sind deutlich strenger als diejenigen in der Europäischen Union. Eine Angleichung der Gesetze wäre im Sinne einer Umlagerung des Verkehrs aus raumplanerischen, ökologischen und gesellschaftlichen Gründen begrüssenswert.

Darüber hinaus trägt die aktuelle Gesetzgebung einigen neu entstandenen Fahrzeugkategorien bei Leicht-Motorfahrrädern nicht Rechnung. Durch die strikte gesetzliche Limitierung von Elektro-Tandems, Elektro-Jugendfahrrädern und Velomobilen wird das Verlagerungspotenzial dieser neuen Fahrzeugkategorien deutlich eingeschränkt. Auch hier ist eine Angleichung an die liberalere Gesetzgebung in den Europäischen Nachbarländern wünschenswert.

Mit ein paar Anpassungen könnten bei folgenden Fahrzeugtypen Erleichterungen in der Verordnung begünstigen

1. Tandems
2. Dreiräder / Mehrspurfahrzeuge
3. Velomobile / Kabinenräder
4. Kindertransport in Transporträder
5. Maximal Gewicht von Motorfahrrädern und Leichtmotorfahrrädern
6. Anhänger Maximalgewicht
7. Elektrovelos für Kinder
8. Transport Personen mit Behinderungen

1.) Tandems: Zulassung von E-Tandems auch für Menschen ohne Behinderung

Auf Grund der aktuellen Verordnung dürfen Tandems mit Elektromotor nur genutzt werden, wenn der Beifahrer eine Behinderung hat. Das ist beim aktuellen Stand der Technik nicht mehr nachvollziehbar. An E-Tandems erfreuen sich auch unbehinderte Paare und werden von Familien mit Kindern und Jugendlichen eingesetzt. Kommt dazu, dass Familien, welche sich ein E-Tandem für den Transport eines behinderten Kindes/Jugendlichen kaufen, das Tandem zwischenzeitlich auch für andere Familienmitglieder nutzen möchten, was aktuell illegal ist. Zudem schränkt die Gesetzeslage den Weiterverkauf eines E-Tandems für Familien mit einem behinderten Kind ein. Es ist gar zu überlegen, ob E-Tandem auch als Motorfahräder (also mit einer Unterstützung bis 45km/h) zugelassen werden sollten. Aus technischer Sicht spricht wenig dagegen Gut wäre, wenn das Gesetz so formuliert würde, dass als Leichtmotorfahrrad auch mehrspurige Fahrzeuge (Trikes oder Quads) zugelassen würden. Diese sind zwar sehr selten, man vertut sich aber nichts, wenn man diese nicht durch eine unglückliche Formulierung ausgeschlossen werden. Zudem wirkt sich eine Mehrspurigkeit bei höherem Systemgewicht positiv auf die Fahrstabilität aus, was zu einem geringeren Unfall- und Verletzungsrisiko führt gegenüber einem einspurigen Fahrzeug.

Was müsste geändert werden:

Text bestehend	Vorschlag Text neu
<p>Art. 18¹Motorfahräder</p> <p>«Motorfahräder» sind:</p> <p>a.</p> <p>einplätzig, einspurig Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 1,00 kW und:²</p>	<p>Art. 18¹Motorfahräder</p> <p>«Motorfahräder» sind:</p> <p>a.</p> <p>einspurig oder mehrspurig Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 1,00 kW und:²</p>
<p>b.</p> <p>«Leicht-Motorfahräder», das heisst Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 0,50 kW, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt, und die:⁴</p> <p>1.</p> <p>einplätzig sind,</p> <p>2.⁵</p> <p>speziell für das Mitführen einer behinderten Person eingerichtet sind,</p> <p>3.⁶</p> <p>aus einer speziellen Fahrrad-Rollstuhl-Kombination⁷ bestehen, oder</p> <p>4.⁸</p> <p>speziell für das Mitführen von höchstens zwei Kindern auf geschützten Sitzplätzen eingerichtet sind;</p>	<p>b.</p> <p>«Leicht-Motorfahräder», das heisst Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 0,50 kW, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt, und die:⁴</p> <p>1.</p> <p>einplätzig sind, oder mehrplätzig, sofern gleich viele Pedalpaar wie Sättel vorhanden sind</p> <p>2.⁵</p> <p>speziell für das Mitführen von bis zu zwei Personen eingerichtet sind,</p> <p>4.⁸</p> <p>speziell für das Mitführen von höchstens vier Kindern auf geschützten Sitzplätzen eingerichtet sind;</p>

2.) Dreiräder / Mehrspurige Fahrzeuge auch als Motorfahräder zulassen

Die derzeitigen Ausgestaltung der Verordnung schliess Dreiräder oder andere Mehrspurfahrzeuge als Motorfahräder aus. Das ist aus technischer Sicht nicht nachvollziehbar. Es gibt eine Reihe von Elektro-Liegedreirädern welche für diese Klasse geeignet sind. Auf Grund ihrer Bauart (tiefer Schwerpunkt, drei Bremsen) stehen sie bezüglich Sicherheit und Fahrverhalten den zweiräderigen Motorfahrädern nicht nach. Sie eignen sich jedoch auf Grund der bequemen Sitzposition, der guten Aerodynamik und der Möglichkeit zur (Teil-)Verschalung bestens als Pendler-Fahrzeuge und haben auf Grund der Fahrsicherheit und des möglichen Wetterschutzes ein grosses Potential um Pendel vom Auto/ÖV auf das Velo umsteigen zu lassen. Insbesondere bei den Kabinenrädern ist dank E-Bike-Motor in den nächsten Jahren eine starke Entwicklung voraus zu sehen. Das Potential ist deutlich grösser, wenn der Hilfsantrieb auch in Geschwindigkeiten über 25 km/h noch unterstützt. Daher sollte das Gesetz dahin gehend angepasst werden

Was müsste geändert werden:

Text bestehend	Vorschlag Text neu
<p>Art. 18¹ Motorfahräder</p> <p>«Motorfahräder» sind:</p> <p>a.</p> <p>einplätzig, einspurig Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 1,00 kW und:²</p>	<p>Art. 18¹ Motorfahräder</p> <p>«Motorfahräder» sind:</p> <p>a.</p> <p>einplätzig Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 1,00 kW und:²</p>
<p>b.</p>	<p>b.</p> <p>«Leicht-Motorfahräder», das heisst Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 0,50 kW, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt, und die:⁴</p> <p>1.</p> <p>einplätzig sind, oder Mehrplätzig, sofern gleich viele Pedalpaar wie Sättel vorhanden sind</p>

3.) Velomobile / Kabinenräder

Die derzeitige Ausgestaltung der Verordnung schliess aus, dass Velomobile / Kabinenräder mit Zusatzantrieb ausgerüstet werden dürfen. Das ist aus technischer Sicht nicht nachvollziehbar und schränkt die Verbreitung dieser Fahrzeuge unnötig ein. Gerade mit einem leichten Zusatzantrieb wären diese in der Schweiz eine sinnvolle Alternative zum Auto. Sie sind leichter, leiser, brauchen weniger Platz, erlauben mit Zusatzmotor akzeptabel Durchschnittsgeschwindigkeit und verbrauchen dafür nur sehr wenig Energie.

Auf Grund der Fahrsicherheit und des möglichen Wetterschutzes ein grosses Potential um Pendel vom Auto/ÖV auf das Velo umsteigen zu lassen. Insbesondere bei den Kabinenrädern ist dank E-Bike-Motor in den nächsten Jahren eine starke Entwicklung voraus zu sehen. Das Potential ist deutlich grösser, wenn der Hilfsantrieb auch in Geschwindigkeiten über 25 km/h noch unterstützt. Daher sollte das Gesetz dahin gehend angepasst werden

Die Fahrzeuge stehen bezüglich Sicherheit und Fahrverhalten den zweirädrigen Motorfahrrädern nicht nach. Sie eignen sich jedoch auf Grund der bequemen Sitzposition, der guten Aerodynamik und der Möglichkeit zur (Teil-)Verschalung bestens als Pendler-Fahrzeuge und haben auf Grund der Fahrsicherheit und des möglichen Wetterschutzes ein grosses Potential um Pendel vom Auto/ÖV auf das Velo umsteigen zu lassen.

Was müsste geändert werden:

Text bestehend	Vorschlag Text neu
<p>Art. 178, Abs. 6</p> <p>a.</p> <p>geschlossene Aufbauten sind nicht erlaubt</p>	<p>Art. 18¹Motorfahrräder</p> <p>a.</p> <p>geschlossene Aufbauten sind erlaubt, sofern sie so ausgestaltet sind, dass die Sicht für sicheres Fahren nicht eingeschränkt wird.</p>

4.) Kindertransport in Transporträdern

Begründung/Hintergrund:

Das Velo hat gerade auch durch die Entwicklung des E-Bikes an Popularität und gewonnen und ist zum ernst zu nehmenden Mobilitätsträger geworden. Insbesondere auch für Familien. Die derzeitige Ausgestaltung der Verordnungen lässt jedoch den Transport von Maximal drei Kindern durch eine fahrradfahrende erwachsene Person zu, und auch dies nur in zwingender Kombination mit einem Kinderanhänger.

Zudem führt die aktuelle Regelung eine Ungleichbehandlung zwischen Transportvelo und Kinderanhänger. Der Kinderanhänger darf korrekterweise auch von schnellen Elektrovelos gezogen werden, in schnellen Transportvelos dürfen aber keine Kinder befördert werden. Dies ist gerade auch aus technischer Sicht nicht nachvollziehbar. Transportvelos sind nicht generell unsicherer zu fahren wie die E-Bike-Kinderanhänger Kombination, haben aber sogar den Vorteil, dass das Gewicht der Kinder direkt gebremst wird. Beim Kinderanhänger, welcher hinter dem E-bike herläuft ist dies nicht der Fall, weil diese bislang kaum mit Bremsen ausgerüstet sind.

Aus diesem Grund sollte man auch Kinder in einem S-Pedelec transportieren dürfen. Wir könnten aber auch damit leben, dass man bei einem Transport von Kindern oder erwachsenen Personen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h hätte. So wie es bei Autoanhängern ist, welche mit der Maximalgeschwindigkeit von 80km/h unterwegs sind.

Die S-Pedelegs haben grosses Potenzial, die Mobilität in die richtige Richtung zu bringen, welche die 2000W-Gesellschaft voraussetzt. Ein Cargo S-Pedelec hat die viel grössere Chance, ein Auto zu ersetzen, weil es im Vergleich zu einem Pedelec auch für längere Strecken geeignet ist. Beispiel: Ein Vater bringt seine drei Kinder in die Krippe und fährt danach direkt weiter zu seiner Arbeit. Er wird mit der aktuellen Gesetzeslage gezwungen, ein langsames zu kaufen, nur weil er auch Kinder transportieren möchte. Ein langsames E-Bike ist aber evtl. für seinen längeren Arbeitsweg nicht mehr genug attraktiv.

Was müsste geändert werden:

Eine Vernünftige Regelung wäre, dass Transportvelos in der Motorfahrrad-Kategorie (also mit einer Unterstützung über 25km/h) maximal zwei Kinder transportieren dürften

Transportvelos ohne Zusatzmotor oder als Leichtmotorfahrräder (also mit einer Unterstützung bis 25km/h) bis maximal 4 Kinder transportieren dürften, sofern entsprechend sichere Sitze vorhanden sind, oder alternativ bis Maximal Zwei Kinder auf dem Zugfahrrad und zusätzlich zwei Kinder in einem entsprechend ausgestatteten Kinderanhänger

Für Fahrräder

<p>Art. 215 Rahmen, Aufschriften, Plätze¹</p> <p>² Auf Fahrrädern sind nur so viele Plätze erlaubt, wie Pedalpaare oder gleichwertige mechanische Antriebseinheiten vorhanden sind. Davon ausgenommen sind speziell eingerichtete Fahrräder mit maximal zwei geschützten Sitzplätzen für Kinder oder mit einem Platz für eine behinderte Person.⁴</p>	<p>Art. 215 Rahmen, Aufschriften, Plätze¹</p> <p>² Auf Fahrrädern sind nur so viele Plätze erlaubt, wie Pedalpaare oder gleichwertige mechanische Antriebseinheiten vorhanden sind. Davon ausgenommen sind speziell eingerichtete Fahrräder mit maximal vier geschützten Sitzplätzen für Kinder oder mit einem Platz für eine behinderte Person. Sobald eine zweite erwachsene Person mitfährt, reduziert sich die max. Kinderzahl auf 2.⁴</p>
---	---

Für Leichtmotorfahräder

Text bestehend	Vorschlag Text neu
<p>Art. 18 b.</p> <p>Leichtmotorfahräder, sind Fahrzeuge die</p> <p>4.⁸</p> <p>speziell für das Mitführen von höchstens zwei Kindern auf geschützten Sitzplätzen eingerichtet sind;</p>	<p>Art. 18 b.</p> <p>Leichtmotorfahräder, sind Fahrzeuge die</p> <p>4.⁸</p> <p>speziell für das Mitführen von höchstens vier Kindern auf geschützten Sitzplätzen eingerichtet sind;</p> <p>Wird das Leichtmotorfahrrad mit einem Kinderanhänger oder einem Nachlaufrad kombiniert, so reduziert sich die Anzahl der erlaubten Kinder um die Anzahl Kinder, welche im Anhänger oder auf dem nachlaufrad transportiert werden. Insgesamt könne also auch so nicht mehr als 4 Kinder durch eine erwachsene Person befördert werden.</p>

Für Motorfahräder

Text bestehend	Vorschlag Text neu
<p>Art. 63.</p> <p>1.⁸</p> <p>speziell für das Mitführen von höchstens ei-nem Kindern auf geschützten Sitzplätzen eingerichtet sind;</p>	<p>Art. 63.</p> <p>1.⁸</p> <p>speziell für das Mitführen von höchstens zwei Kindern auf geschützten Sitzplätzen eingerichtet sind</p>

5.) Gesamtgewicht Fahrzeug und Fahrer Motorfahräder und Leichtmotorfahrädern

Begründung/Hintergrund:

Das maximale Gesamtgewicht von Motorfahrädern und Leichtmotorfahräder ist derzeit auf 200 Kilo limitiert. Beim Velo gibt es diese Begrenzung interessanterweise nicht.

Wir erachten die die Grenze bei diesen 200 Kilo als nicht mehr zeitgerecht. Moderne Transporträder sind für höhere Lasten ausgelegt, haben entsprechende Rahmen, Räder und Bremens. Danke Elektromotor lassen sich diese Lasten gut bewegen.

Die Transporträder haben an Bedeutung zugenommen, schaffen sie doch gerade in Städten für Logistiker, Handwerker und Dienstleister eine platzsparende, leise, emissionsfreie Alternative zu den Lieferwagen.

Aus Verkehrspolitischer Sicht ist daher das Transportvelo zu fördern. Mit einer höheren Gewichtslimite kann das Potential erst ausgenutzt werden.

Was müsste geändert werden:

Text bestehend	Vorschlag Text neu
VTS, Art. 175, Ziffer 4 Gesamtgewicht von Fahrzeug, Fahret und Transportgut ist auf 200 Kilo beschränkt	VTS, Art. 175, Ziffer 4 Gesamtgewicht von Fahrzeug, Fahret und Transportgut ist auf 300 Kilo beschränkt

6.) Veloanhänger, Betriebsgewicht

Begründung/Hintergrund:

Aktuell ist das Betriebsgewicht (Eigengewicht Anhänger plus Zuladung) bei den Veloanhängern auf 80 Kilo beschränkt. Das ist für Anhänger ohne Bremssystem sicherlich eine sinnvolle Regelung. Derzeit erfährt der Transportanhänger für Velos und E-Bikes ein Revival. Insbesondere Gewerbetreibende und Logistiker in Städte entdecken den Anhänger als platzsparende, leise, emissionsfreie Transportmöglichkeit. Dank Elektromotor sind grössere Lasten problemlos zu ziehen. Ist der Anhänger mit einem Bremssystem versehen (zum Beispiel mit einer Auflaufbremse oder eine von Zugfahrzeug aus bedienbarer Bremse, sind mit dem Anhänger auch grössere Lasten zu befördern. Sinnvoll wäre daher, für Anhänger welche mit einem Bremssystem versehen sind, die Gewichtslimite höher zu setzen. Als Ausgangspunkt könnten das im Abschnitt 5 vorgeschlagene Betriebsgewicht von 300 Kilo genommen werden.

Was müsste geändert werden:

Text bestehend	Vorschlag Text neu
<p data-bbox="167 853 467 882">VRV, Art. 65, Abs. 1, 7</p> <p data-bbox="204 994 751 1055" style="color: red;">Das Betriebsgewicht (Anhänger und Zuladung) ist auf 80 Kilo beschränkt</p>	<p data-bbox="836 853 1136 882">VRV, Art. 65, Abs. 1, 7</p> <p data-bbox="882 994 1442 1088" style="color: red;">Das Betriebsgewicht (Anhänger und Zuladung) ist bei ungebremsten Anhängern auf 80 Kilo beschränkt</p> <p data-bbox="882 1133 1485 1328" style="color: red;">Verfügt der Anhänger über ein Bremssystem (Auflaufbremse, vom Zugfahrzeug aus bedienbare Bremse) liegt das maximale Betriebsgewicht für das ganze System (Zugfahrzeug, Fahrer, Anhänger und Zuladung) bei 300 Kilo</p> <p data-bbox="882 1373 1474 1532" style="color: red;">Die für die jeweilige Fahrzeugkategorie erforderlichen Bremsverzögerungswerte sind mit dem Maximalgewicht als Gespann (Bremsen Zugfahrzeug und Bremsen Anhänger) zu erreichen</p>

7.) Mindestalter Benutzung Leichtmotorfahräder

Begründung/Hintergrund:

Derzeit dürfen Kinder/Jugendliche erst ab 14 Jahren das E-bike benutzen, dies in der langsamen Klasse (Leichtmotorfahrrad) und in der schnellen Klasse (Motorfahrrad).

Es gibt zunehmend mehr Situationen, in welchen es auf für Kinder ab 10 Jahren sinnvoll und zumutbar wäre, wenn sie das leichtmotorfahrrad nutzen können

- Für lange, steile Schulwege. Zum Teil beginnen Gemeinden den Schulbus durch E-bikes zu ersetzen, was Sonderbewilligungen zur Folge hat)
- Für Kinder mit einem Handicap (zum Beispiel eingeschränkte Herz oder Lungentätigkeit, eingeschränkte Kraft / Beweglichkeit in den Beinen)
- Für Kinder deren beide Eltern ein E-bike besitzen, damit sie auf dem gemeinsamen Sonntagsausflug

Auf Europäischer Ebene dürfen Kinder bereits ab 10 Jahren mit E-bikes welche bis 25 km/h unterstützen fahren. Eine Angleichung an den internationalen Standard wäre sinnvoll

Was müsste geändert werden:

Text bestehend	Vorschlag Text neu
VZV, Art. 5, Abs. 2, Bst. d Jugendliche zwischen 14 und 16 Jahren ist ein Ausweis der Kat M erforderlich	VZV, Art. 5, Abs. 2, Bst. d Jugendliche zwischen 10 und 16 Jahren ist ein Ausweis der Kat M erforderlich

8.) Transport Personen mit Behinderungen

Begründung/Hintergrund:

Derzeit dürfen auf einem Leichtmotorfahrrad eine erwachsene Person mit einer Behinderung auf einem entsprechend eingerichteten Sitz transportiert werden. Aufgrund von besserer Bremstechnik, den stärkeren Elektro-Zusatzmotoren dürfte die Anzahl der Plätze für behindert Personen auf 2 erhöht werden. Die Sicherheit ist gewährleistet, die Fahrzeuge müssen mit Last die erforderlichen Bremswerte erreichen. Das maximale Gesamt-Betriebsgewicht von 300 Kilo (siehe Abschnitt 4) geregelt.

Was müsste geändert werden:

Text bestehend	Vorschlag Text neu
<p>Art. 215 Rahmen, Aufschriften, Plätze¹</p> <p>² Auf Fahrrädern sind nur so viele Plätze erlaubt, wie Pedalpaare oder gleichwertige mechanische Antriebseinheiten vorhanden sind. Davon ausgenommen sind speziell eingerichtete Fahrräder mit maximal zwei geschützten Sitzplätzen für Kinder oder mit einem Platz für eine behinderte Person.</p>	<p>Art. 215 Rahmen, Aufschriften, Plätze¹</p> <p>² Auf Fahrrädern sind nur so viele Plätze erlaubt, wie Pedalpaare oder gleichwertige mechanische Antriebseinheiten vorhanden sind. Davon ausgenommen sind speziell eingerichtete Fahrräder mit maximal zwei geschützten Sitzplätzen für Kinder oder mit zwei behinderten Personen.</p>



Madame la Présidente de la Confédération
Simonetta Sommaruga
Cheffe du Département fédéral de
l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication (DETEC)
3003 Berne

svg@astra.admin.ch

Paudex, le 10 décembre 2020
ep/mjb

Procédure de consultation sur la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances

Madame la Présidente de la Confédération,
Mesdames, Messieurs

Nous vous remercions de nous avoir consultés au sujet de l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver ci-après, notre prise de position y relative.

1. Remarques générales

Le projet de révision contient de nombreuses adaptations de la loi sur la circulation routière (LCR) et de la loi sur les amendes d'ordre, ainsi que des ordonnances y relatives. Les principales modifications sont les suivantes :

- Adapter les catégories de véhicules (poids et dimensions) afin de favoriser les technologies (propulsion et aérodynamisme) permettant de diminuer les émissions de CO₂ des véhicules ;
- Créer les bases légales pour la conduite automatisée et les véhicules autonomes ;
- Assouplir le retrait de permis à l'essai pour les nouveaux conducteurs ;
- Autoriser une modification du poids maximal des véhicules utilitaires sans restriction ;
- Redonner une marge d'appréciation aux juges concernant le délit de chauffard ;
- Supprimer l'obligation de recourir des assureur R/C en cas d'incapacité de conduire ou de délit de chauffard ;
- Introduire une exception pour permettre les courses sur circuit avec des véhicules électriques ;
- Port du casque obligatoire pour les vélos et trottinettes électriques ;
- Allègement des sanctions en cas d'excès de vitesse pour les vélos électriques.

Route du Lac 2
1094 Paudex
Case postale 1215
1001 Lausanne
T +41 58 796 33 00
F +41 58 796 33 11
info@centrepatronal.ch

Kapellenstrasse 14
Postfach
3001 Bern
T +41 58 796 99 09
F +41 58 796 99 03
cpbern@centrepatronal.ch

www.centrepatronal.ch

Globalement, le Centre Patronal soutient et salue le projet qui répond à de nombreux besoins en matière de trafic routier. Toutefois, quelques propositions doivent être revues ou adaptées ponctuellement. Veuillez trouver nos remarques détaillées à ce sujet dans le texte ci-après et dans le questionnaire ci-joint.

2. Remarques détaillées

Technologies permettant de diminuer les émissions de CO₂ des véhicules

Les nouvelles technologies de propulsion ou d'aérodynamisme entraînent souvent une augmentation du poids et des dimensions des véhicules. Le projet vise à éviter que ces nouvelles technologies, dont le but est de réduire les émissions de CO₂ dues au trafic, ne conduisent à une baisse des capacités de chargement. Il est proposé de compenser le poids ou les dimensions imputables à ces technologies ou équipements par voie d'ordonnance.

Le Centre Patronal soutient cette proposition qui permettra de faciliter la mise sur le marché de véhicules utilitaires plus efficaces. Il est important de veiller à intégrer tous les véhicules utilitaires, agricoles et de chantiers pour lesquels l'introduction de technologies plus efficaces pour l'environnement entraîne un désavantage au niveau de la capacité de chargement.

Conduite automatisée et véhicules autonomes

Les systèmes d'aide à la conduite toujours plus performants (aide au stationnement, régulateur de vitesse adaptatif, reconnaissance des panneaux de signalisation, surveillance des angles morts, suivi des voies de circulation, etc.) évoluent de manière fulgurante et contribuent à améliorer la sécurité et le confort. Le but est de donner au Conseil fédéral la possibilité d'adapter par voie d'ordonnance les règles concernant les technologies qui permettent de décharger le conducteur de certaines tâches dans des situations précises (p.ex. assistance à la conduite dans un embouteillage sur l'autoroute). En parallèle, le projet vise à donner à l'OFROU la compétence d'encourager ces technologies et d'autoriser les essais de véhicules ne pouvant être immatriculés de manière ordinaire, notamment les véhicules autonomes maîtrisant toutes les situations et sans conducteur. Concernant les véhicules automatisés, le projet prévoit l'obligation d'enregistrer les données de conduite et de donner l'accès à ces données aux détenteurs du véhicule, mais également autorités et à des tiers.

Le Centre Patronal salue la volonté du Conseil fédéral et de l'OFROU de favoriser et d'intégrer rapidement les nouvelles technologies d'automatisation et de permettre des essais concernant l'autonomisation. Toutefois, une consultation préalable des commissions parlementaires et des milieux intéressés paraît indispensable. Enfin, l'accès aux données privées contenues dans les véhicules ne saurait être donné par voie d'ordonnance à l'administration ou à des tiers sans accord du propriétaire, sans restriction et sans autre condition négociée avec les milieux intéressés.

Assouplissement du retrait de permis de conduire à l'essai

Actuellement, le permis de conduire à l'essai est accordé aux nouveaux conducteurs pour une période probatoire de 3 ans. En cas d'infraction entraînant le retrait du permis, la période probatoire est prolongée. En cas de seconde infraction – même légère (p.ex. dépassement de 16 km/h dans une agglomération) – le permis devient caduc. Avec le système actuel, un nouveau conducteur commettant une faute légère suivie d'une faute grave a un retrait temporaire de son permis, alors que celui qui commet une infraction grave suivie d'une infraction légère se voit retirer définitivement son permis. Pour garantir l'égalité de traitement et la proportionnalité des sanctions, le projet prévoit de ne retirer le permis définitivement qu'en cas de seconde faute moyennement grave ou grave.

Le Centre Patronal soutient cette proposition, car elle permet d'améliorer l'égalité de traitement et la proportionnalité des sanctions, ce qui est essentiel pour que celles-ci ne semblent pas arbitraires et soient comprises par la population. Par ailleurs, l'assouplissement ne concerne que les fautes légères commises après un retrait de permis. En cas de seconde infraction moyenne ou grave, le permis continuera d'être retiré définitivement comme actuellement. La sécurité routière ne s'en trouve donc pas détériorée.

Modification du poids des véhicules utilitaires

Actuellement, un détenteur d'un véhicule utilitaire ne peut faire modifier le poids total autorisé de son véhicule qu'une fois par année. Par conséquent, il se peut qu'un transporteur doive payer la RPLP pour un véhicule de 40 tonnes, bien qu'il ne transporte que des chargements de maximum 30 tonnes pendant une période prolongée. Le projet vise à autoriser le changement de poids maximal des véhicules et des remorques plusieurs fois par an.

Le Centre Patronal soutient cette modification qui permet d'éviter de taxer injustement certains véhicules utilitaires.

Mesures de lutte contre les chauffards

En 2016 et 2017, le Tribunal fédéral a estimé qu'un excès de vitesse qualifié comme délit de chauffard par la loi mais commis par négligence n'est pas automatiquement constitutif d'un délit de chauffard. Dès lors, le droit en vigueur crée des insécurités juridiques pour tous les usagers de la route et augmente inutilement le travail des instances judiciaires. D'une part, le projet vise à préciser que les juges pourront tenir compte des circonstances et ne pas retenir le délit de chauffard si l'infraction a été commise par négligence ou s'il n'y avait pas de risque d'accident élevé pouvant entraîner des blessures graves ou la mort. Et, d'autre part, il prévoit de supprimer la peine privative de liberté d'un an au minimum, de manière à harmoniser le délit de chauffard avec la mise en danger de la vie d'autrui en sens du code civil. Enfin, la durée minimale du retrait de permis de conduire sera réduite de 24 à 6 mois pour les délinquants primaires.

Le Centre Patronal soutient cette proposition sans réserve, car elle permet de redonner une marge d'appréciation aux juges et garantira une meilleure proportionnalité des sanctions, notamment en comparaison du droit civil. Les peines maximales ne sont pas abaissées, ce qui permettra aux juges de punir aussi sévèrement qu'aujourd'hui les véritables chauffards et autres criminels de la route.

Recours obligatoire pour les assureurs R/C des véhicules

L'obligation de recours des assureurs contre les conducteurs en incapacité de conduire ou ayant commis un délit de chauffard a été introduite en 2015 dans le but d'améliorer la sécurité routière. Le but était d'éviter que l'assureur ne puisse demander une simple augmentation de la prime d'assurance sans poursuivre le conducteur ayant commis une telle infraction. Toutefois, il y a une inégalité de traitement en cas d'accident résultant d'une négligence grave, car les assureurs n'ont alors aucune obligation de recourir. Le projet vise à réintroduire le droit de recours de manière généralisée en supprimant l'obligation de recourir dans les cas d'incapacité de conduire ou de délit de chauffard. Avec ce droit de recours, les assureurs pourront se retourner contre le responsable de l'accident pour toutes les infractions graves de manière égale.

Le Centre Patronal est favorable à la réintroduction du droit de recours, car elle rendrait les mesures via sicura plus justes et acceptables sans pour autant diminuer la sécurité routière.

Ethylomètres anti-démarrage et boîtes noires

Le programme via sicura adopté en 2012 prévoit que les personnes récidivistes dont le permis a été retiré pour une durée indéterminée pour cause de conduite en état d'ébriété ne soient autorisées à conduire que des véhicules équipés d'éthylomètres anti-démarrage durant les 5 ans suivant la restitution du permis. De manière analogue, les personnes dont le permis a été retiré pour douze mois et plus pour cause d'excès de vitesse répétés ne sont autorisées à conduire que des véhicules équipés d'une boîte enregistrant les données du véhicule lors des 5 années suivant la restitution du permis. Cependant, le Conseil fédéral n'a pas encore

mis en vigueur ces dispositions et les travaux préliminaires montrent que les coûts de mise en œuvre seraient très élevés en relation avec le nombre restreint de personnes concernées.

Par ailleurs, entre temps les accidents dus à la vitesse et à l'alcool ont fortement diminué (de -28%, respectivement -32%). Le but du projet est d'abroger les dispositions concernées qui sont aujourd'hui obsolètes et sources de coûts exorbitants, qui ne pourraient pas être reportés sur les personnes concernées.

Le Centre Patronal est favorable à l'abrogation de ces dispositions qui ne sont plus nécessaires et seraient sources de coûts disproportionnés.

Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit

La loi ne donne pas explicitement la compétence au Conseil fédéral pour régler les exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit. Or, l'ordonnance prévoit des exceptions (p.ex. intervention des pompiers, des services sanitaires ou de la protection civile ; transport de denrées périssables ; transport postal ou encore transport de matériel de cirque et circulation de véhicules historiques). Il s'agit donc d'ancrer cette compétence dans la loi.

Le Centre Patronal soutient cette adaptation formelle nécessaire et sans autre incidence.

Aménagement des passages pour piétons

En 2012, le Parlement a imposé l'obligation au Conseil fédéral d'édicter des normes concernant les passages pour piétons, sans procédure de consultation préalable. Mais lors de l'établissement de l'ordonnance, les cantons se sont opposés à toute ingérence de la Confédération dans la souveraineté cantonale. Par conséquent, le Conseil fédéral renonce à cette réglementation et propose de s'en tenir aux normes VSS existantes qui ont fait l'objet d'une révision récente.

Le Centre Patronal estime que l'abrogation est acceptable, dans la mesure où elle ne concerne que les passages pour piétons et que la norme VSS en question permet de garantir leur uniformité en Suisse. Cependant, il convient de relever que la tendance des communes à utiliser une signalisation de moins en moins uniforme pose de plus en plus problème ; notamment concernant les marquages et signalisations utilisés dans les zones 30 et les zones de rencontre. Si la tendance à la singularité des marquages sur les routes se poursuit, une intervention de la Confédération afin de garantir l'uniformité de la signalisation sur les routes au niveau communal pourrait s'avérer nécessaire.

Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

Depuis 2016, les courses de Formule E sont autorisées en Suisse. Cette exception à l'interdiction des courses sur circuit ayant un caractère public a été décidée par voie d'ordonnance pour une durée de 5 ans. D'autres courses sont également autorisées, telles que les courses de karting p.ex. Le Conseil fédéral propose une exemption durable mais il ne souhaite toutefois pas lever l'interdiction des courses sur circuit pour tous les véhicules. Il estime notamment que les nuisances sonores et climatiques justifient un traitement différencié et souhaite limiter les courses sur la bases de ces critères afin de positionner la Suisse comme pôle en matière de mobilité électrique.

Le Centre Patronal s'oppose à la proposition soumise, car elle aboutirait à soumettre toutes les courses à une autorisation du Conseil fédéral – y compris les courses de karting p.ex., qui sont déjà autorisées actuellement. D'autre part, nous estimons que le Conseil fédéral doit rester neutre technologiquement et veiller à garantir le respect du principe d'égalité de traitement. En conséquence, nous demandons la levée totale de l'interdiction des courses sur circuit, sachant que ces courses sont de toute façon soumises à une autorisation cantonale.

Sanctions pénales en cas d'infraction à bord de véhicules peu puissants / rapides

Depuis 2008, les peines pour les infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales sont très sévères. P.ex. la conduite d'un cyclomoteur sans permis est punissable d'une peine privative de liberté ou d'une peine pécuniaire. Le but à l'époque était de sanctionner la conduite d'un véhicule automobile sans permis aussi sévèrement que la conduite du même véhicule lorsque le permis a été retiré. Toutefois, le législateur n'a pas prêté attention au fait que la disposition adoptée concernerait tous les véhicules, y compris les cyclomoteurs et autres véhicules peu puissants ou peu rapides. Le but de la modification est de considérer les infractions commises avec des véhicules de faible puissance ou de vitesse minimale (p.ex. les cyclomoteurs, les vélos électriques, les chars à bras pourvus d'un moteur, les monoaxes et les fauteuils roulant motorisés) comme des contraventions, de manière analogue aux véhicules sans moteur (p.ex. vélo). Les véhicules concernés seront précisés dans l'ordonnance.

Le Centre Patronal estime que l'allègement des sanctions proposé n'est pas acceptable, car il introduirait une inégalité de traitement entre les conducteurs de vélo électriques et les usagers d'autres véhicules très proches présentant un danger pour autrui similaire. Même s'il est peu probable qu'un vélo électrique commette un délit de chauffard, il demeure possible dans une zone 30 ou une zone 20 et doit être sanctionné au même titre que tout délit de chauffard commis p.ex. avec une petite moto. Par ailleurs, le vélo électrique ne doit pas devenir un moyen pour échapper aux sanctions en cas de conduite en état d'ébriété et en cas de vitesse excessive. Une infraction commise avec un vélo électrique est aussi dangereuse que si elle est commise avec un petit scooter ou une petite moto. Il est donc impératif de garantir des peines similaires pour des infractions et des risques similaires.

Habilitation de l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions

Dans un arrêt de 2014, le Tribunal fédéral a décidé qu'il n'existe aucune base légale permettant à l'OFROU de rendre des décisions individuelles et concrètes. La loi ne donne que des compétences pour édicter des règles générales et abstraites telles que des ordonnances. Le but est de donner à l'OFROU la possibilité de rendre des décisions concrètes, notamment pour autoriser des dérogations dans certains cas particuliers (p.ex. fermeture imprévue d'un tronçon dans la vallée du Rhin en 2017 qui a mis le trafic marchandises à rude épreuve et aurait pu coûter cher à l'économie suisse).

Le Centre Patronal soutient cet ancrage légal rendant possible une délégation de compétences à l'OFROU (p.ex. décider l'octroi de dérogations) sans forcément passer par une décision du Conseil fédéral.

Traités internationaux concernant le trafic routier

Une harmonisation internationale des prescriptions en matière de circulation routière est particulièrement importante pour la Suisse, du fait de la forte proportion de véhicules étrangers circulant sur nos routes. Le Conseil fédéral souhaite disposer d'une autorisation explicite pour négocier et conclure des accords avec des Etats membres de l'UE et hors de l'UE (Liechtenstein et Royaume-Uni p.ex.) dans le domaine de la circulation routière (échange des permis en cas de changement de domicile, reconnaissance de permis et autres attestations ou formations, immatriculation, transports spéciaux transfrontaliers, échanges de données relatives aux détenteurs des véhicules et exécution des peines en cas d'infraction, reconnaissances des équipements et des expertises de véhicules).

Le Centre Patronal estime que l'octroi de cette compétence est nécessaire pour éviter de ralentir, voire de bloquer politiquement, des traités internationaux qui relèvent davantage de la technique que de la politique.

Extension de la responsabilité du détenteur (loi sur les amendes d'ordre)

Actuellement, les amendes d'ordre peuvent être facturées au détenteur du véhicule si le conducteur du véhicule n'est pas connu ou si son identité n'est pas révélée. Cela s'applique aussi pour les personnes morales détentrices de véhicules, mais elles ne sont pas toutefois pas mentionnées dans la loi. Le but est de compléter la loi, de manière à mentionner explicitement aussi bien les personnes physiques que les personnes morales.

Le Centre Patronal est favorable à cette modification, car un véhicule d'entreprise ne doit en aucun cas procurer un avantage permettant d'éviter des sanctions ni entraîner des coûts supplémentaires pour mener une enquête de police.

Ordonnance sur les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

La modification vise à introduire une définition des propulsions alternatives et à concrétiser les augmentations des dimensions et du poids des catégories de véhicules équipés de technologies permettant de réduire les émissions de CO₂, ainsi que l'obligation d'équiper les vélos électriques dépassant 25 km/h d'un compteur de vitesse.

Le Centre Patronal soutient les modifications proposées et part du principe que des véhicules utilisant des propulsions alternatives seront autorisés pour le transport de marchandises dangereuses et profiteront des adaptations du poids ou des dimensions.

Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)

La modification vise premièrement à imposer le port du casque aux conducteurs de vélos électriques, de trottinettes ou de gyropodes électriques. Le port du casque obligatoire sera également étendu aux passagers de cyclomoteurs (enfants). Deuxièmement, elle vise à imposer le respect des limitations de vitesse pour ces véhicules, notamment les zones 20 et 30, ainsi que l'obligation de circuler avec des feux de jour. Troisièmement, elle impose que les becquets des véhicules lourds devront être rétractés avant d'entrer dans les zones limitées à 50 km/h et moins.

Le Centre Patronal rejette la proposition concernant les becquets rétractables, car celle-ci n'est pas applicable en pratique. Nous sommes par contre très favorables à l'obligation de porter un casque afin de mieux protéger les usagers de vélos et trottinettes électriques et soutenons également l'obligation de respecter les limitations de vitesse afin de protéger les piétons et autres usagers souvent victimes d'accident avec ces véhicules. Ces mesures sont à la fois efficaces et proportionnées au regard de l'augmentation du nombre d'accidents graves avec des conducteurs de vélos électriques. Entre 2011 et 2018, le nombre de personnes victimes d'un accident grave avec un vélo électrique a presque quintuplé ; en 2018, il y avait pratiquement un accident grave par jour avec un vélo électrique (321 conducteurs tués ou blessés : 236 étaient des conducteurs de vélos électriques lents, alors que seuls 85 circulaient avec un vélo électrique rapide).

Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC) et Ordonnance sur la circulation militaire (OCM)

La modification vise à autoriser la conduite de véhicules dépassant le poids en raison d'un système de propulsion à faible émissions de CO₂.

Le Centre Patronal est favorable à cette proposition, qui est nécessaire et cohérente avec la proposition inscrite dans la loi.

Ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1)

La modification vise à exempter les chauffeurs de véhicules de 3,5 t dépassant le poids en raison d'un système de propulsion à faible émissions de CO₂ des dispositions en matière de durée du travail et de repos.

Le Centre Patronal soutient cette modification nécessaire et cohérente avec la proposition inscrite dans la loi.

Ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL)

La modification vise à exempter de la RPLP les véhicules de livraison de la catégorie N2 équipés d'un système de propulsion alternatif à faible émissions de CO₂ (p.ex. biogaz, etc.).

Le Centre Patronal soutient cette modification nécessaire et cohérente avec la proposition inscrite dans la loi.

Ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂

La modification vise à adapter la définition des voitures de livraison à la nouvelle définition formulée dans l'OETV.

Le Centre Patronal soutient cette modification nécessaire et cohérente avec la proposition inscrite dans la loi.

Ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO)

La modification prévoit de nouvelles amendes d'ordre en cas de non-respect des nouvelles règles concernant les cyclomoteurs, vélos et autres engins électriques (port du casque pour le passager : 30 francs / circulation sans feu de jour : 20 francs / dépassement de vitesse : 30 francs / circuler sans compteur de vitesse : 20 francs).

Le Centre Patronal ne peut accepter que, en cas d'excès de vitesse avec un vélo électrique, l'amende soit forfaitaire et non graduelle comme pour tous les autres véhicules similaires (p.ex. petites motos et scooters). Ce montant n'est pas cohérent avec le système de sanctions qui prévaut dans le domaine de la LCR en cas d'excès de vitesse. En effet, l'ordonnance en vigueur prévoit – pour tous les véhicules automobiles – au minimum 40 francs d'amende pour un dépassement de vitesse de 1 km/h en localité et jusqu'à 240 francs pour un dépassement jusqu'à 20 km/h ; les dépassements plus élevés sont sanctionnés de peines pénales et administratives. Pour un excès de vitesse similaire, il serait arbitraire de traiter les vélos électriques de manière plus favorable que des véhicules présentant des risques et caractéristiques similaires, tels que des petites motos et scooters.

3. Conclusions politiques

Le Centre Patronal soutient dans l'ensemble le projet soumis à la présente consultation, sous réserve des correctifs évoqués plus haut.

Nous relevons que la grande majorité des modifications proposées répondent à un besoin concret des acteurs concernés.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente de la Confédération, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal

Patrick Eperon

Annexes

Questionnaires :

- concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre
- relatif à la révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)



Questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Centre Patronal Case postale 1215 1001 Lausanne
peperon@centrepatronal.ch

1. Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

1. Acceptez-vous l'insertion dans la LCR d'une disposition selon laquelle le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée ? <i>(art. 9, al. 2^{bis}, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

2. Conduite automatisée

2. Approuvez-vous la définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation ? <i>(art. 25a, al. 1, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule visé à l'art. 31, al. 1, LCR ? (art. 25a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours ? (art. 25a, al. 3, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

5. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25a, al. 4 (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25a, al. 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

6. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25b (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25b du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : <i>L'accès aux données privées contenues dans les véhicules ne saurait être donné par voie d'ordonnance à l'administration ou à des tiers sans accord du propriétaire, sans restriction et sans autre condition négociée avec les milieux routiers intéressés.</i>		

7. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25c (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25c du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

8. Acceptez-vous que l'Office fédéral des routes (OFROU) puisse autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation ? (art. 25d du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ? (art. 105 ^{bis} du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Mise en œuvre d'interventions parlementaires

3.1 Motion 15.3574 – Annulation du permis de conduire à l'essai

10. Acceptez-vous que désormais seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive ? (art. 15a, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.2 Motion 13.3572 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

11. Acceptez-vous que le détenteur puisse faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès de l'autorité d'exécution cantonale ? (art. 9, al. 2 ^{bis} et 3 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3 Motion 17.3632 – Adaptation du programme Via sicura

3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards

12. Acceptez-vous que les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les « délits de chauffard » ? (art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

13. Acceptez-vous que la peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, soit abrogée ? (art. 90, al. 3, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

14. Acceptez-vous que le permis de conduire doive être retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois ? (art. 16c, al. 2, let. a ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

15. Acceptez-vous qu'en cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur ne soit plus tenu de se retourner contre la personne fautive ? <i>(art. 65, al. 3, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)

16. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès de vitesse ont été commis ? <i>(art. 17a, en particulier l'al. 1, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

17. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis ? <i>(art. 17a, en particulier l'al. 2, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Autres révisions nécessaires

4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

18. Acceptez-vous qu'il soit mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? <i>(art. 2, al. 2, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.2 Aménagement des passages pour piétons

19. Acceptez-vous que l'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons soit abrogée ? (art. 6a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : <i>Si la tendance à la diversité des marquages sur les routes se poursuit, une intervention de la Confédération afin de garantir l'uniformité des routes aussi au niveau communal pourrait s'avérer nécessaire.</i>		

4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

20. Acceptez-vous que la compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations soumises à autorisation soit étendue ? (art. 52, al. 1 et 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : <i>Avec la modification prévue, le Conseil fédéral doit tenir compte de la protection de l'environnement pour chaque exception à l'interdiction des courses sur circuit. Cela entraînerait de facto l'interdiction des courses de kart ou des courses de motos sur gazon utilisant des véhicules avec des moteurs à combustion, ce qui est généralement possible aujourd'hui. L'interdiction des courses sur circuit a été introduite à l'origine pour des raisons de sécurité qui n'étaient pas garanties à l'époque. Cette situation s'est maintenant considérablement améliorée. L'interdiction des courses sur circuit devrait donc être complètement levée. Comme ces événements sont généralement soumis à autorisation, il convient de laisser aux cantons le soin de les approuver.</i> <i>En outre, la neutralité technologique et le principe d'égalité de traitement seraient mis à mal si le Conseil fédéral entend autoriser les courses au cas par cas en fonction de ses préférences technologiques.</i>		

4.4 Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimes

21. Acceptez-vous que la peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimes ne soit désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté ? (art. 99 du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : <i>Compte tenu de la dangerosité moindre de ces véhicules (puissance limitée à 2 kW, vitesse limitée à 30km/h), cette distinction au niveau des peines encourues est pertinente (infractions concernées : conduite sans permis/en cas de retrait de permis,</i>		

	<i>conduite en état d'ébriété ou d'incapacité, entrave aux mesures permettant d'établir l'incapacité de conduire et le vol d'usage).</i>
--	--

4.5 Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder au cas par cas des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance

22. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers ? (art. 106, al. 2 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

23. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein ¹ ? (art. 106a, al. 1, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

24. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale ? La compétence de conclure de tels traités couvre les objets que le Conseil fédéral est autorisé à régler lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national) (art. 106a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.7 Extension de la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre aux personnes morales (modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre)

25. Acceptez-vous que la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre soit étendue aux personnes morales ? (art. 7, al. 1, du projet LAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

¹ RS 0.741.531.951.4



Questionnaire relatif à la révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)

Auteur de l'avis :

<input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Centre Patronal Case postale 1215 1001 Lausanne
Important : peperon@centrepatronal.ch

A) Mesures visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules routiers

1. Accord de principe

1. Acceptez-vous le principe de la reprise des prescriptions de l'UE visant à réduire les émissions de CO ₂ et à accroître la sécurité des véhicules utilitaires lourds (nouvelles cabines optimisées, becquets allongés et compensation du poids des systèmes de propulsion alternative et non polluante pour les véhicules automobiles jusqu'à trois essieux ainsi que les trains routiers formés à partir de ceux-ci) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2. Acceptez-vous qu'il soit également possible, en Suisse, de compenser le surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative (max. 1 tonne ou 2 tonnes en cas de propulsion non polluante) pour les camions à quatre et cinq essieux, contrairement à ce que prévoit l'UE ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

3. Acceptez-vous qu'il soit en outre possible, en Suisse, de compenser la longueur excédentaire du réservoir d'hydrogène des camions, des tracteurs à sellette et des semi-remorques fonctionnant à l'hydrogène, contrairement à ce que prévoit l'UE ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		
<p>Quelle est la situation des véhicules à hydrogène en ce qui concerne la longueur excédentaire due aux spoilers arrière ou aux cabines de conduite modifiées ? Cet équipement est-il ajouté à la mesure de la longueur, c'est-à-dire les véhicules peuvent-ils être plus longs que les camions diesel "normaux" dotés de composants aérodynamiques ?</p> <p>Proposition : Clarification dans le texte de l'ordonnance (par analogie, que les camions à hydrogène peuvent également être équipés de fixations aérodynamiques qui entraînent une longueur excédentaire).</p>		

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral relève les poids maximaux légalement admis pour le transport combiné (40 ou 44 tonnes) et la longueur maximale de 18,75 m dans une réglementation temporaire conforme à l'art. 106, al. 5, LCR, avant même que soit adoptée la proposition de modification de loi qui lui confèrera la compétence de mettre en place des réglementations de durée illimitée (cf. art. 9, al. 2 ^{bis} , projet LCR) ? (Remarque : seul le surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative et la longueur excédentaire des éléments aérodynamiques visant à réduire les émissions de CO ₂ peuvent être compensés, pour autant que la capacité de chargement ne s'en trouve pas augmentée).		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

5. Acceptez-vous que les camions dotés d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes ne soient plus considérés à l'avenir comme des poids lourds, mais comme des voitures de livraison (voitures automobiles légères) et, partant, que l'ensemble des règles en vigueur concernant l'utilisation des voitures de livraison leur soient appliquées (promotion des systèmes de propulsion alternative en vue de réduire les émissions de CO ₂) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)

2.1. Cabines aérodynamiques allongées

6. Acceptez-vous que les cabines des poids lourds et des tracteurs à sellette qui sont optimisées du point de vue de l'aérodynamique et de la sécurité dépassent la longueur admise ? <i>(art. 94, al. 1^{er}, let. a, du projet OETV et 65, al. 5 et 6, du projet OCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Qu'en est-il des véhicules à hydrogène ? Les valeurs de la réglementation suisse (25,00 m/10,60 m) sont le double des valeurs de la réglementation européenne (12,50 m/5,30 m). Les véhicules à extension aérodynamique respectent-ils la règle suisse selon l'art. 65a OCR dans la même mesure que la règle européenne ? Proposition : clarification des conditions de conduite circulaire de sorte que la règle suisse corresponde au moins à la règle européenne, ou qu'elle ne soit pas plus stricte. Le dépassement de la longueur (>12,00 m) n'est autorisé pour les véhicules automobiles lourds à cabine de conduite aérodynamique ou à réservoir d'hydrogène que si la surface de chargement derrière la cabine n'est pas supérieure à 10,5 m. Comment cette valeur (10,50 m) est-elle obtenue ? Quelle est la situation des camions articulés ? Le rapport explicatif ne contient aucune autre explication à cet égard, ce qui explique l'ambiguïté de la disposition. Proposition : clarifier l'article 94, al. 1 ^{er} OETV, ou bien supprimer la valeur 10,50 m.		

2.2. Becquets dépassant à l'arrière des véhicules utilitaires lourds

7. Acceptez-vous que les véhicules utilitaires lourds puissent être dotés de becquets allongés aux fins d'optimisation de l'aérodynamisme et de réduction des émissions de CO ₂ ? <i>(art. 38, al. 1, let. s, et al. 1^{bis}, let. o, du projet OETV)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Dans les explications (voir page 3), il est fait mention de "spoilers arrière en matériaux souples". Comme le texte du règlement ne mentionne nulle part les matériaux souples, nous supposons qu'il s'agit d'une exigence du droit européen. Proposition : Clarifier directement dans l'ordonnance si nécessaire. Même en vertu de la législation actuelle, les spoilers sont autorisés si la longueur maximale autorisée du véhicule à l'arrière est dépassée de 50 cm et la largeur maximale autorisée de 5 cm. Par conséquent, les véhicules à carrosserie réfrigérée (pour le transport de marchandises à température contrôlée), y compris		

	<p>les spoilers, peuvent avoir jusqu'à 2,65 m de large aujourd'hui. Toutefois, le nouveau règlement vise à limiter la largeur maximale autorisée à un maximum de 2,60 m, conformément à la nouvelle législation européenne</p> <p>Proposition : En transport intérieur, une largeur maximale de 2,65 m devrait être autorisée (comme auparavant) même pour les véhicules frigorifiques équipés de spoilers arrière.</p>
--	---

2.3. Règles d'utilisation relatives aux becquets allongés rétractables à l'arrière des poids lourds et des tracteurs à sellette

8.	<p>Acceptez-vous que les becquets visant à réduire les émissions de CO₂ et dépassant à l'arrière la longueur maximale admise du véhicule ne puissent être déployés ou sortis que sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h (protection des usagers de la route vulnérables dans les agglomérations) ? (art. 58, al. 6, du projet OCR)</p>		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	<p>Remarques / Proposition de modification :</p> <p>Le règlement ne peut être mis en œuvre dans la pratique, c'est pourquoi nous le rejetons. Non seulement dans la circulation routière, mais aussi lors des manœuvres ou du chargement/déchargement, nous considérons que ce devoir est irréalisable. L'une des tâches évidentes d'un chauffeur professionnel est d'effectuer chaque manœuvre de conduite en respectant les règles de sécurité routière et de prendre les précautions indiquées dans chaque cas (par exemple, faire marche arrière sur la rampe de chargement - naturellement sans déplier le spoiler arrière).</p>		

2.4. Compensation de la longueur du réservoir d'hydrogène

9.	<p>Acceptez-vous que la longueur du réservoir d'hydrogène des poids lourds et tracteurs à sellette fonctionnant à l'hydrogène ainsi que des trains routiers formés à partir de ces véhicules puisse être compensée en Suisse et que ces véhicules et trains routiers puissent dépasser la longueur admise en conséquence ? (art. 94, al. 1^{er}, let. b, du projet OETV et art. 65, al. 5 et 6, du projet OCR)</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	<p>Remarques / Proposition de modification :</p>		

2.5. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative

<p>10. Acceptez-vous que le poids des ensembles de véhicules dotés d'un système de propulsion alternative puisse être relevé dans la limite d'une tonne ? (Remarque : afin de protéger les routes, aucune augmentation des charges par essieu ne sera admise.) (art. 95, al. 1^{bis} et 1^{ter}, du projet OETV et art. 67, al. 1^{ter} et 1^{quater}, du projet OCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification : Nous partons du principe que les véhicules et les ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses peuvent également être équipés de tous les systèmes d'entraînement alternatifs et peuvent donc bénéficier du poids supplémentaire correspondant. Proposition : Clarification dans l'ordonnance. Si les véhicules de transport de marchandises dangereuses sont exclus, nous demandons qu'ils soient inclus et explicitement mentionnés.</p>		

2.6. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion non polluante

<p>11. Acceptez-vous que le poids des véhicules et ensembles de véhicules dotés d'un système de propulsion non polluante puisse être relevé dans la limite de deux tonnes ? (Remarque : afin de protéger les routes, aucune augmentation des charges par essieu ne sera admise.) (art. 95, al. 1^{bis} et 1^{ter}, du projet OETV, et art. 67, al. 1^{ter} et 1^{quater}, du projet OCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification : Nous partons du principe que les véhicules et les ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses peuvent également être équipés de tous les systèmes d'entraînement alternatifs et peuvent donc bénéficier du poids supplémentaire correspondant. Proposition : Clarification dans l'ordonnance. Si les véhicules de transport de marchandises dangereuses sont exclus, nous demandons qu'ils soient inclus et explicitement mentionnés.</p>		

3. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC)

3.1. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3,5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids

<p>12. Acceptez-vous que le permis de conduire de la catégorie B ou BE autorise la conduite des voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3,50 tonnes, mais pas 4,25 tonnes, ainsi que des trains routiers correspondants ? (art. 4, al. 5, let. f, ch. 2, et h, du projet OAC)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p>		

13. Acceptez-vous que le permis de conduire de la catégorie B ou BE autorise à l'avenir la conduite de voitures d'habitation lourdes dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3,50 tonnes, mais pas 4,25 tonnes, ainsi que des trains routiers correspondants (promotion des systèmes de propulsion alternative visant à réduire les émissions de CO ₂) ? <i>(art. 4, al. 5, let. f, ch. 2, et h, du projet OAC)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

4. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

Ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs (OTR 1)

4.1. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3,5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids

14. Acceptez-vous que les exceptions relatives à la durée du travail et du repos des chauffeurs soient accordées aux conducteurs des voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3,50 tonnes, mais pas 4,25 tonnes, ainsi que des trains routiers formés à partir de ces véhicules ? <i>(art. 4, al. 2, let. j, du projet OTR 1 ; l'exception à l'obligation d'équiper le véhicule d'un tachygraphe découle du texte de l'OTR 1)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

15. Acceptez-vous que la définition des voitures automobiles légères soit modifiée de manière à pouvoir être appliquée aux voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes ? (Remarque : les règles de circulation et la signalisation concernant spécifiquement les « voitures automobiles lourdes » ne seraient donc plus valables pour les véhicules conformes à la nouvelle définition.) <i>(art. 10, al. 2, let. b, du projet OETV)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

<p>16. Acceptez-vous que les voitures de livraison mentionnées (dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes) ne soient pas soumises à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? (En raison de l'art. 10, al. 2, let. b, et 3, du projet OETV, l'art. 91, al. 3, let. a, OCR ne s'applique plus.)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

<p>17. Acceptez-vous que l'obligation de munir le véhicule d'un limiteur de vitesse ne s'applique pas aux voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes ? (art. 99, al. 2, let. e, du projet OETV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

5. Ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur les poids lourds (ORPL)

5.1. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3,5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids

<p>18. Acceptez-vous que les voitures de livraison mentionnées (dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes) ne soient pas soumises à la redevance sur le trafic des poids lourds ? (art. 3, al. 1, let. n, projet ORPL)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

B) Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques

1. Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)

1.1. Port du casque

<p>19. Acceptez-vous qu'à l'avenir, les passagers de cyclomoteurs soient eux aussi tenus de porter un casque ? (art. 3b, al. 1, du projet OCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification : Les conducteurs de cyclomoteurs et de e-bikes rapides doivent porter le casque ; il fait donc sens de protéger également les passagers.</p>		

<p>20. Acceptez-vous qu'à l'avenir, les conducteurs de tous les cyclomoteurs soient tenus de porter un casque (désormais obligatoire aussi sur les vélos électriques lents et les trottinettes électriques notamment ; seule exception : fauteuils roulants motorisés) ? (art. 3b, al. 2, let. e, du projet OCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p>		

<p>21. Seriez-vous favorable à un port du casque obligatoire pour les enfants jusqu'à seize ans sur les vélos non motorisés ? (Question indépendante des modifications proposées)</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification : La responsabilité incomberait aux parents, qui ne peuvent pas toujours surveiller leurs enfants.</p>		

1.2. Usage diurne obligatoire des phares

<p>22. Acceptez-vous qu'à l'avenir, les conducteurs de cyclomoteurs ainsi que de quadricycles légers à moteur, de quadricycles à moteur et de tricycles à moteur soient eux aussi tenus de rouler de jour avec les phares allumés ? (art. 30, al. 2, du projet OCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification : <i>L'usage des feux diurnes a fait ses preuves en matière de sécurité routière. Il est judicieux d'étendre cette obligation aux conducteurs d'e-bikes lents et rapides, qui sont des usagers vulnérables dans le trafic. En revanche, le cas des e-mountainbikes utilisés en dehors de la route) devrait à notre avis être à nouveau examiné de manière critique.</i></p>		

<p>23. Acceptez-vous les exceptions à l'obligation de rouler de jour avec les phares allumés (notamment pour les véhicules jusqu'à 10 km/h, par ex. les fauteuils roulants motorisés) ? (art. 30, al. 2, let. a à c, du projet OCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p>		

1.3. Respect des limitations générales de vitesse et des vitesses maximales signalées

24. Acceptez-vous que les conducteurs de cyclomoteurs ainsi que de vélos-taxis dont la largeur ne dépasse pas 1,00 m doivent à l'avenir respecter les limitations générales de vitesse et les vitesses maximales signalées ? <i>(art. 42, al. 4, du projet OCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

2.1. Obligation d'équiper les véhicules d'un compteur de vitesse

25. Acceptez-vous que les cyclomoteurs pouvant atteindre plus de 20 km/h par la seule force du moteur ou dotés d'une assistance au pédalage active au-delà de 25 km/h doivent être équipés d'un compteur de vitesse ? <i>(art. 178b, al. 3, du projet OETV)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2.2. Obligation d'équiper rétroactivement les véhicules d'un compteur de vitesse

26. Acceptez-vous que les cyclomoteurs déjà en circulation au moment de l'entrée en vigueur de l'obligation d'équipement ci-dessus doivent eux aussi être dotés d'un compteur de vitesse au sens de l'art. 178b, al. 3, du projet OETV, au plus tard dans un délai de cinq ans ? <i>(art. 222q, al. 1, du projet OETV)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

3. Ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre (OAO)

3.1. Être passager sur un cyclomoteur sans porter le casque

27. Acceptez-vous que les passagers qui ne portent pas le casque sur les cyclomoteurs puissent à l'avenir être sanctionnés d'une amende d'ordre de 30 francs ? <i>(annexe 1, ch. 800.3, du projet OAO)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

3.2. Transporter un enfant de moins de douze ans ne portant pas le casque

28. Acceptez-vous que les personnes qui transportent des enfants âgés de moins de douze ans ne portant pas le casque puissent à l'avenir être sanctionnées d'une amende d'ordre de 30 francs ? <i>(annexe 1, ch. 601.2, du projet OAO)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

3.3. Circuler sans feu

29. Acceptez-vous que les personnes qui circulent de jour sans feu sur des cyclomoteurs puissent à l'avenir être sanctionnées d'une amende d'ordre de 20 francs ? <i>(annexe 1, ch. 604.4, du projet OAO)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

3.4. Dépasser la limitation générale de vitesse ou la vitesse maximale signalée

30. Acceptez-vous que les personnes qui ne respectent pas, avec un cyclomoteur, la limitation générale de vitesse ou la vitesse maximale signalée soient passibles à l'avenir d'une amende de 30 francs ? <i>(annexe 1, ch. 625, du projet OAO)</i>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : <i>Ce montant n'est pas cohérent avec le système de sanctions qui prévaut dans le domaine de la LCR en cas d'excès de vitesse. Pour un excès de vitesse similaire, il serait arbitraire de traiter les vélos électriques différemment des petites motos et scooters.</i>		

3.5. Circuler sans le compteur de vitesse prescrit

31. Acceptez-vous que les conducteurs de cyclomoteurs pouvant atteindre plus de 20 km/h par la seule force du moteur ou dotés d'une assistance électrique au pédalage active au-delà de 25 km/h puissent à l'avenir être sanctionnés d'une amende de 20 francs s'ils circulent sans compteur de vitesse ? <i>(annexe 1, ch. 703.4, du projet OAO)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

Erreur ! Nom de propriété de document inconnu.

E-Mail Versand: stefan.huonder@astra.admin.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

3003 Bern

Geschäftsstelle

Kanzleistrasse 126
8004 Zürich

043 443 56 30
info@laerm Liga.ch

laerm Liga.ch

10. Dezember 2020

Vernehmlassungsverfahren „Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes, 12. August 2020“:

besser leiser unterwegs

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Gemäss Ziff. 1.4.3.2 des Erläuternden Berichts vom 12.8.2020 soll die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot öffentlicher Rundstreckenrennen vorzusehen, erweitert werden. Nach entsprechender Revision der VRV obliegt es den Kantonen, Bewilligung für solche Rundstreckenrennen zu erteilen.

Zwar trifft es zu, dass Formel-E-Rennen mit ähnlichen Sicherheitsrisiken behaftet sind wie Formel-1-Rennen und dass Verkehrssicherheits- und Risikoüberlegungen allein heute nicht mehr den Ausschlag geben können, um solche Rennen generell zu verbieten.

Doch sprechen Gründe der *Verkehrserziehung*, des *Umweltschutzes* und der *Technologie-Entwicklung* weiterhin gegen die Zulassung von E-Auto-Rennen.

Verkehrserziehung

Autorennen, selbst wenn sie mit einem «E» beschildert sind, bleiben in der fossilen Vergangenheit der 60er-Jahre des letzten Jahrhunderts gefangen. Ohne Rücksichtnahme auf den Verschleiss an Treibstoff, Ressourcen und Umwelt ging es damals darum, den Raum unserer Erde mit Mitteln der Technik zu erobern und die Motorfahrzeuge sowie die Strassen dafür fit zu machen. So schnell wie möglich von A nach B. Rennsportwagen waren die Speerspitze dieser ersehnten Entwicklung. Deren beste Eigenschaften sollten in Serienfahrzeugen reproduziert und diesen zwar nicht die Rennstrecken, aber immerhin die Autobahnen gewidmet werden. Resultat dieser Denkweise ist es, dass wir heute mit PS-starken Boliden, die locker über 200 km/h auf den Tacho bringen, in den nächsten Stau fahren. Durchschnittsgeschwindigkeit in den Städten und vielen Agglomerationen 12 – 24 km/h! E-Rennsportwagen verfestigen diese absurden Denk- und Verhaltensmuster, denn auch bei ihnen geht es um Tempo, das fernab jeder Alltagsrealität ist.

E-Autorennen sind daher bei den heutigen Verhältnissen auf der Strasse agogisch kontraproduktiv. Sie fördern überholtes Testosteron-Verhalten im Strassenalltag und tragen durch die Vorbildwirkung der sog. «sportlichen» Fahrweise zum übermässigen Lärm auf unseren Strassen bei. Deshalb regen sie auch nicht zum Denken an, wie der Umweltfussabdruck der Automobilität insgesamt vermindert werden kann. Mit den Elektrofahrzeugen für einen wirklich nachhaltigen Mobilitätsalltag der Zukunft ha-

ben sie wenig gemein. Denn diese setzen Energie sparsam ein, sind leicht, brauchen so wenig Platz wie möglich, fahren auf möglichst schmalen, lärmarmen Reifen so langsam und damit auch so leise wie möglich.

Folglich untergräbt die Zulassung von E-Autorennen eine zeitgemässe Verkehrserziehung.

Umweltschutz, insbesondere Lärm und Ressourcenverschleiss

Bei Geschwindigkeiten >30 km/h maskieren die Rollgeräusche den Motorenlärm von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Zudem gilt: Das Rollgeräusch nimmt im Allgemeinen mit der 3. bis 4. Potenz zur Geschwindigkeit zu. Je breiter die Reifen, desto mehr tragen sie zur Geräuschentwicklung bei. Auch E-Autorennen sind daher übermässig laut, obwohl das Heulen eines fossil betriebenen Rennmotors wegfällt.

Zudem produziert die Rennfahrweise mit der unabdingbaren Schleudertechnik sehr viel Pneuabrieb. Die Reifen müssen daher während eines einzigen Rennens teilweise mehrfach gewechselt werden. Der Pneuabrieb landet als Mikroplastik in der Umwelt und verschärft den unerwünschten und gesundheitsschädlichen Plastikeintrag in Böden und Gewässern. Über die Nahrungskette gelangt der Mikroplastik in alle Organismen und Lebewesen. Die Folgen dieser «Plastifizierung» sind erst teilweise erforscht.

Wollen wir mit der CO₂-Neutralität wirklich ernst machen, ist Suffizienz angesagt. Die Förderung von Produktionsgütern, die zu einem hohen Verschleiss an Energie und Rohstoffen führen, ist daher zu unterlassen.

Auch aus ökologischen Gründen ist die Zulassung von E-Autorennen daher abzulehnen.

Technologie-Entwicklung und Wirtschaftlichkeit

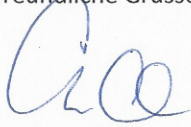
Wie bereits erwähnt, hat das technologische Design eines E-Rennwagens wenig Gemeinsamkeiten mit demjenigen eines für den sparsamen Alltagseinsatz konzipierten Elektrofahrzeugs. Folglich haben auch die entsprechende Forschung und Entwicklung nur wenige Gemeinsamkeiten. Zu «einer saubereren und umweltfreundlicheren Motorentechnik» für den mobilen Alltag trägt sie daher nur wenig bei. Der Forschungsstandort Schweiz im Bereich der Elektro-Mobilität und die zahlreichen schweizerischen Zulieferer für die Autoindustrie, die sich mit der Abkehr vom Verbrennungsmotor teilweise schmerzhaft restrukturieren müssen, setzen somit im ureigensten Interesse andere Prioritäten als die Beschäftigung mit einem absolut Alltags untauglichen Nischenprodukt. Dass zudem Tourismus und Wirtschaft nur marginal von E-Autorennen profitieren, weiss schliesslich auch der Bundesrat. Nicht umsonst spricht er von «gewissen positiven Effekten», die mithin auch nahe bei null liegen können. Stellt man weiter in Rechnung, dass solche Veranstaltungen im Stil des letzten Jahrhunderts den entschleunigten sanften Tourismus behindern und die Phantasie der Tourismusagenturen, zeitgemässe Events für ihre Regionen zu entwickeln, lähmen, verschwinden die positiven Effekte ganz.

Es gibt somit weder Gründe der Technologie-Entwicklung noch überzeugende volkswirtschaftliche Effekte, die eine Zulassung von E-Autorennen nahelegen.

Antrag:

Aus allen diesen Gründen lehnen wir eine erweiterte Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen zu regeln, ab und beantragen Ihnen, die Änderung des Art. 52 SVG nicht weiter zu verfolgen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'P. Ettl', written in a cursive style.

Dr. Peter Ettl, Präsident



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: SWISSCOFEL Belpstrasse 26 Postfach 3001 Bern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Emissionsfrei angetriebene Fahrzeuge soll gegenüber den konventionellen Fahrzeugen in Bezug auf die Ladekapazität nicht benachteiligt werden.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 **Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe**

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 **Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen**

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus Verwaltungsökonomischer Sicht wäre es sinnvoll, wenn Änderungen der Garantiegewichte künftig über die Anpassung der Typenschein gemacht werden. Individuelle Anpassungen für Fahrzeuge des gleichen Typs würden sich dadurch erübrigen.		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Regress gegenüber fehlerhaften Lenkern soll privatrechtlich zwischen den Vertragsparteien geregelt werden.</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrungen und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrungen nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (AefU)
Martin Forter, Geschäftsleiter
Postfach 620
Westquai 2
4019 Basel

info@aefu.ch, www.aefu.ch, 061 322 49 49

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **12.12.2020** an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

NEU: Tempo30 als generelle Höchstgeschwindigkeit innerorts (zusätzliche, dringende nötige Anpassung in dieser SVG-Teilrevision)

Diese Teilrevision des SVG soll Tempo30 als generelle Höchstgeschwindigkeit innerorts festlegen, z.B. in Ergänzung Art. 32 SVG.

Geschwindigkeiten über Tempo30 wären sorgfältig zu begründen (so wie aktuell umgekehrt Tempo30 auf verkehrsreichen Strassen aufwändig zu begründen ist).

Bemerkung/Begründung:

Tempo30 (und weniger) ist die effizienteste und kostengünstigste Verkehrssicherheitsmassnahme innerorts, sowohl als Tempo30-Zonen (UVEK-Verordnung) wie auch als Tempo30-Strecken auf verkehrsorientierten Strassen (Reduktion der Höchstgeschwindigkeit, zurzeit nur möglich gemäss Art. 108 SSV, wenn keine anderen Massnahmen in Frage kommen).

Der Sicherheitsgewinn innerorts ist mit Tempo30 enorm und nachgewiesen. Noch immer gehen über 60% der im Verkehr schwerverletzten Menschen auf Unfällen innerorts zurück, wo vor allem auf den Durchgangachsen Tempo50 gilt. Hier verunfallen jährlich fast 2000 Personen schwer und 80 sterben.

Tempo30 reduziert nicht nur die Unfallzahl (deutlich kürzerer Bremsweg), sondern auch die Schwere der Unfälle. Während bei einer Kollision mit Tempo50 nur 3 von 10 FussgängerInnen überleben, sind es bei Tempo30 9 von 10.

Eine flächendeckende Einführung von Tempo30 innerorts könnte die schweren Verkehrsunfälle auf weniger als die Hälfte reduzieren.

Es gibt keine stichhaltigen Argumente gegen Tempo30. Dieses Verkehrsregime hat nur Vorteile. Der Lärm wird reduziert und der Verkehrsfluss verbessert. Dies bestätigt auch das Bundesgericht in mehrerer seiner Entscheide.

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist?

(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Verbesserung der Sicherheit für wen? Die Auswirkungen auf die Sicherheit von FussgängerInnen und Velofahrenden sind nicht dargestellt und damit nicht einschätzbar. Je länger die Fahrzeuge, umso länger ist ihre Schleppkurven und umso grösser der Tote Winkel, den sie verursachen. Beides gefährdet FussgängerInnen und Velofahrende schwer. Es muss erst sichergestellt und nachgewiesen sein, dass keine Sicherheitseinbussen für diese verletzlichsten VerkehrsteilnehmerInnen entstehen.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden?

(Art. 25a Abs. 1 E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherr-

<p>schungspflichtigen gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Auf keinen Fall. Die Systeme sind noch unausgereift und haben sich noch längst nicht bewährt. Die Sicherheit der FussgängerInnen und Velofahrenden ist weder garantiert noch nachgewiesen. Die Produkthaftpflicht ist unklar, da die Gesetze den Technologien/Systemen hinterher hinken.</p>		

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es fehlt die Definition, was «auf bestimmten Strecken» bedeutet. Nach welchen Kriterien sollen die ausgewählt werden? Sind da FussgängerInnen und Velofahrende unterwegs? Was bedeutet es für sie? Ohne Beantwortung dieser Fragen sind die Auswirkungen einer solchen Zulassung nicht abschätzbar.</p>		

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die genannten Rahmenbedingungen sind zu pauschal. Es ist unklar, wessen Verkehrssicherheit gemeint ist und welche Kriterien diese definieren soll. Insbesondere fehlt der Nachweis der Sicherheit für Velofahrende und FussgängerInnen.</p>		

<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Das ASTRA nimmt v.a. die Perspektive des individuellen Motorfahrzeugverkehrs und Lastwagenverkehrs ein. Eine gleichberechtigte und genügende Berücksichtigung der FussgängerInnen und Velofahrenden sowie des öffentlichen Verkehrs bzw. Auswirkungen auf diese sind so nicht sichergestellt.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb so lasche Regeln gelten sollen. Es betrifft die Verkehrssicherheit, insbesondere der verletzlichsten VerkehrsteilnehmerInnen (Velo-fahrende, FussgängerInnen).</p>
--	---

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantie-gewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2^{bis} und 3^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die vorgeschlagene Definition von «krasser Missachtung der Höchstgeschwindigkeit» ist inakzeptabel. Besonders offensichtlich wird dies innerorts, wo auch viele FussgängerInnen und Velofahrende als verletzlichste Verkehrsteilnehmende unterwegs sind. In Tempo 30-Bereichen soll erst ein Tempo von 70km/h als «krass» anerkannt werden, in Tempo 50-Bereichen erst 100km/h.</p> <p>Rasen/überhöhte Geschwindigkeit nimmt nicht nur Unfälle in Kauf, sie fördern auch das Gefühl der Unsicherheit auf der Strasse, insbesondere der nichtmotorisierten VerkehrsteilnehmerInnen. So können sich verletzliche Menschen (Betagte, Kinder) immer weniger selbständig im öffentlichen Raum bewegen. Es findet eine Verdrängung statt.</p>		

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

	Die aktuell geltende Mindeststrafe ist gerechtfertigt.
--	--

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: 6 Monate sind unverhältnismässig wenig im Vergleich zur Gefahr, denen die Raserei verletzte Menschen aussetzt.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Kriterien für die Ausnahmen sind nicht nachvollziehbar dargelegt. Die Auswirkungen der Kompetenz sind damit nicht abschätzbar. Je nach Umfang und Dauer könnten die Ausnahmen die umweltfreundliche Verlagerung der Güter auf die Schiene untergraben und wären damit inakzeptabel. Ohne Rahmenbedingungen ist auch unklar, welche nächtliche Lärmbelastung daraus entstehen würde.		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die VSS-Norm ist eine Soll-Regelung. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die sichere Ausgestaltung von Fussgängerstreifen kantonal verschieden gehandhabt werden sollen. Es braucht nationale Minimalvorschriften, welche die Sicherheit garantieren.		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Solche Rennen sind aus Sicht Umwelt, Ressourcen und Gesundheit (Lärm) inakzeptabel.		

	tabel und völlig unnötig.
--	---------------------------

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Das ASTRA nimmt v.a. die Perspektive des individuellen Motorfahrzeugverkehrs und Lastwagengüterverkehrs ein. Eine gleichberechtigte und genügende Berücksichtigung der FussgängerInnen und Velofahrenden sowie des öffentlichen Verkehrs bzw. Auswirkungen auf diese sind nicht sichergestellt.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Eingereicht per E-Mail an: svg@astra.admin.ch

Bern, 14. Dezember 2020

Stellungnahme zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen, dass wir zur geplanten Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG), des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen Stellung nehmen dürfen. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr.

Im Oktober 2020 entstand die neue Dachorganisation «digitalswitzerland» durch die Fusion der gleichnamigen Standortinitiative mit «ICTswitzerland», dem 1980 gegründeten Dachverband der ICT-Wirtschaft. Die Dachorganisation digitalswitzerland ist eine schweizweite, branchenübergreifende Initiative mit über 220 Mitgliedern aus Wirtschaft, Verwaltung und Wissenschaft. Hauptziel ist die Positionierung der Schweiz als führender Standort für Digitalisierung und Innovation. Namentlich unterstützt digitalswitzerland die Weiterentwicklung der digitalen Infrastruktur und den Ausbau des digitalen Ökosystems, stärkt die Aus- und Weiterbildung von ICT-Fachkräften, fördert Startups im Bereich digitale Technologien, engagiert sich für die Sicherstellung ethischer Standards in der digitalen Welt sowie für die Erkennung und Abwehr von Cyberrisiken.

Geleitet durch unsere Vision „Making Switzerland a Leading Digital Innovation Hub“ bezieht sich die folgende Stellungnahme von digitalswitzerland ausschliesslich auf ausgewählte Punkte des Revisionspakets mit Bezug zur Digitalisierung (automatisiertes Fahren, Nicht-Umsetzung der Motionen 16.3066 Nantermod und 16.3068 Derder).

1. Grundsätzliche Bemerkungen

digitalswitzerland begrüsst die Modernisierungen des Strassenverkehrsgesetzes im Bereich des automatisierten Fahrens und zur nachhaltigeren Gestaltung der Mobilität zur Schonung von Ressourcen und Umwelt. Die Offenheit des Bundesrats gegenüber neuartigen Technologien, wie sie im erläuternden Bericht beim automatisierten Fahren zum Ausdruck kommt, ist entscheidend für eine innovative und erfolgreiche Schweiz.

Gleichzeitig bedauert digitalswitzerland, dass der Bundesrat davon absieht, die zwei vom Parlament überwiesenen Motionen 16.3066 Nantermod „Taxis, Uber und andere Fahrdienste. Für einen fairen Wettbewerb“ und 16.3068 Derder „Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote“ im Rahmen der vorliegenden Revision umzusetzen.

2. Automatisiertes Fahren

Automatisiertes Fahren hat Zukunft. Auf internationaler Ebene werden in den kommenden Jahren die Verwendung von automatisierten Fahrzeugen sowie die damit verbundenen Pflichten der Fahrzeuglenkenden definiert. Mit der vorgeschlagenen Revision will der Bundesrat sicherstellen, dass er zeitnah auf internationale Rechtsentwicklung reagieren und rasch konkrete Regelungen erlassen kann.

digitalswitzerland begrüsst die Offenheit des Bundes gegenüber dem automatisierten Fahren und unterstützt die vorgeschlagene Revision. Die Schweiz ist gefordert, mit der internationalen Entwicklung mitzuhalten und eine Vorreiterrolle einzunehmen.

3. Votum für die Umsetzung der Motionen 16.3066 Nantermod und 16.3068 Derder

Moderne Technologien haben das Potenzial, einen Beitrag zur effizienten Nutzung der Verkehrsressourcen zu leisten. In den zwei Motionen [16.3066](#) Nantermod und [16.3068](#) Derder wird der Bundesrat deshalb beauftragt, im Zusammenhang mit den neuen Fahrdienstangeboten eine Anpassung der Bundesgesetzgebung vorzuschlagen. Beide Motionen wurden in der Wintersession 2016 vom Parlament angenommen und zur Umsetzung an den Bundesrat überwiesen.

Im erläuternden Bericht zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (S. 20/21) hält der Bundesrat fest, dass zwar ein Vorschlag für die Umsetzung der Motionen erarbeitet worden sei, dass dieser jedoch aufgrund von informell eingebrachter Kritik nun doch nicht in die Vernehmlassung geschickt wurde. Das im Bericht vorgeschlagene weitere Vorgehen, in einem Fachbericht die Thematik der neuen Fahrdienstangebote im Strassenverkehr zu analysieren und die Möglichkeiten einer Rechtsänderung aufzeigen, ist in Anbetracht der Tatsache, dass die Motionen bereits vor 4 Jahren an den Bundesrat überwiesen wurden, höchst unbefriedigend.

Mit diesem Vorgehen verpasst der Bundesrat die Chance, den berufsmässigen Personentransport mit Personenvagen zu modernisieren. Mehr noch – er will dies nicht einmal öffentlich zur Debatte stellen.

digitalswitzerland appelliert an den Bundesrat, die Umsetzung der Motionen 16.3066 und 16.3068 im Rahmen der laufenden SVG-Revision anzupacken und nicht durch einen Bericht weiter zu verzögern. Der Bundesrat soll im Rahmen der laufenden Revision aufzeigen, wie die Motionen umgesetzt werden könnten – allenfalls auch in Varianten. Es ist an der Zeit, die Umsetzung des Anliegens im Parlament diskutieren zu können.

4. Zusammenfassung

digitalswitzerland unterstützt die Modernisierungen des Strassenverkehrsgesetzes namentlich in den Bereichen automatisiertes Fahren und Nachhaltigkeit. Gleichzeitig bedauert digitalswitzerland, dass die Umsetzung der Motionen 16.3066 und 16.3068 aus der Revision ausgeklammert wurde und weiter auf die lange Bank geschoben wird. Es ist Zeit, die Umsetzung des vom Parlament verabschiedeten Anliegen zur Modernisierung des berufsmässigen Personentransport anzugehen. Der Bundesrat soll dem Parlament im Rahmen der laufenden Revision hierzu einen Vorschlag unterbreiten.

Wir danken Ihnen für die Aufmerksamkeit, die Sie unseren Anliegen entgegenbringen und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Kaelin', with a horizontal line extending to the right.

Andreas W. Kaelin, digitalswitzerland | Stellvertretender Geschäftsführer
Tel. +41 31 311 62 45 | andreas@digitalswitzerland.com

Rue de l'Avenir

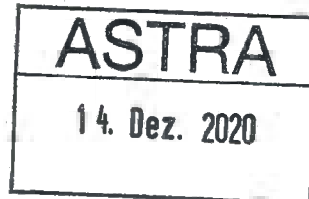
34b, chemin du Jonc
CH-1218 Le Grand Saconnex
secretariat@rue-avenir.ch
www.rue-avenir.ch

Contact

Alain ROUILLER, vice-président
Tél 0041 22 777 1002
vice-president@rue-avenir.ch



INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER



Office fédéral des routes
DETEC
3003 Berne

Genève, le 10 décembre 2020

Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances.

Madame, Monsieur,

Rue de l'Avenir est une association indépendante, à but non lucratif, créée en 1981. Par son rôle de plate-forme d'information et d'échange, elle cherche à promouvoir une conception de la rue et de l'espace public comme un espace à vivre, avec le désir de transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre.

Dans le cadre de cette consultation *Rue de l'Avenir* (RdA) souhaite faire part de ses propositions. RdA se félicite des progrès encourageants quant à l'accidentologie générale en Suisse, relevant toutefois que pour certaines catégories d'usagers tels les piétons, les cyclistes et les utilisateurs de VAE des progrès sont encore nécessaires.

Le programme Via Sicura, que *Rue de l'Avenir* soutien porte visiblement ses fruits.

Les modifications de loi et d'ordonnances mises en consultations vont pour l'essentiel dans la bonne direction. Toutefois, il nous apparaît qu'il manque un élément fondamental : **une action volontariste en faveur de la réduction des vitesses sur nos routes.**

La vitesse est en effet l'élément principal ou aggravant dans la majorité des accidents de la circulation.

Sur les tronçons routiers limités à 50 km/h, 1900 usagers de la route subissent des blessures graves chaque année et 80 autres perdent la vie. La plupart d'entre eux sont des piétons, des motocyclistes ou des cyclistes (chiffres BPA).

Demande

Rue de l'Avenir demande une modification du droit routier qui permette une simplification des procédures conduisant à la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre. **Un changement de paradigme est nécessaire : le 30 km/h doit devenir la règle le 50 km/h l'exception.**

Ce choix est soutenu par les grands organismes mondiaux tels l'ONU et l'OCDE.

La Déclaration de Stockholm qui a réuni les 19 et 20 février 2020 130 pays, dont la Suisse, pour la 3e réunion ministérielle sur la sécurité routière, sous l'égide de l'OMS, avec l'objectif de réduire le nombre de décès de 50% d'ici 2030 a adopté à l'unanimité une déclaration.

L'article de la *Déclaration de Stockholm* prévoit à son article 11

Nous mettons l'accent sur la maîtrise de la vitesse, notamment le renforcement de l'application des lois pour éviter tout excès de vitesse. Nous prescrivons également une limitation de la vitesse à 30 km/h maximum dans les zones empruntées régulièrement et de manière planifiée par les usagers de la route vulnérables et les véhicules conjointement, sauf si de solides données factuelles démontrent que des vitesses supérieures sont sûres. Nous remarquons que les mesures prises pour réduire la vitesse en général auront un impact positif sur la qualité de l'air et le changement climatique tout en étant essentielles à la diminution du nombre de morts et de blessés sur les routes.

Le 30 août 2020 l'**Assemblée générale des Nations Unies** lors de sa 74e session a approuvé la résolution 74/299 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, elle stipule à l'article 2

(l'Assemblée générale) fait sienné la Déclaration de Stockholm, approuvée lors de la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui s'est tenue à Stockholm les 19 et 20 février 2020.

Le Forum international des transports¹ (IFT/FIT) de l'OCDE a publié en 2018 un rapport appelant à une limitation de vitesse de 30 km/h dans les zones urbaines où se côtoient des usagers de la route vulnérables et des véhicules à moteur. Le rapport est catégorique.

Lorsque les véhicules motorisés et les usagers de la route vulnérables partagent le même espace, comme dans les zones d'habitation, 30 km/h est le maximum recommandé.

De plus le 30 km/h permet, comme le rappellent l'Office fédéral de l'environnement et la Commission fédérale de lutte contre le bruit, de réduire fortement le bruit routier à faible coût. L'expérience pilote de 30 km/h nocturne à Lausanne a conduit à des réductions de 2 à 3 Db(A) ce qui équivaut à une diminution de 50% du volume de circulation en termes de volume sonore ressenti.

Pour toutes ces raisons Rue de l'Avenir préconise une simplification de la procédure contenue dans l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre 741.214.3 et demande de viser à un **changement de paradigme. Le 30 km/h devient la règle le 50 km/h l'exception.**

En vous souhaitant bonne réception de ce courrier nous vous adressons, Madame, Monsieur nos meilleurs salutations.



Alain Rouiller, vice-président

¹ L'IFT/FIT (Forum International des transports) est le nouveau nom de la CEST (Conférence européenne des ministres des transports)

Annexe

Plusieurs pays ou nations ont ou vont passer au 30 km/h généralisé, avec des exceptions à 50 :

Espagne : le 30 km/h généralisé sera introduit dès le 12 mai 2021, sauf les 2x2 voies qui seront à 50 km/h et les rues sans trottoirs qui seront à 20 km/h.

Pays-Bas 70% des voiries urbaines du pays sont déjà à 30 km/h ou moins.

Pays de Galles le Parlement gallois a voté le principe du 30 km/h généralisé. Il entrera en vigueur en 2023, les municipalités pourront prévoir des exceptions.

Les villes moyennes et grandes et les agglomérations sont de plus en nombreuses à passer au 30 km/h généralisé .

Quelques exemples (liste non exhaustive)

France

Grenoble Alpes Métropole (Auvergne Rhône Alpes) 450 000 habitants et 43 communes

Lorient : 98% du réseau à 30 km/h et label "ville prudente »

Lille : (Hauts de France) ville 30 à 88%

Nantes: Loire Atlantique (presque) toute la ville en zone 30

Paris va généraliser le 30 km/h sauf le périphérique et les zones de rencontre ou piétonnes.

Il y a déjà 200 localités françaises (chiffres 2019 - Gazette des communes), qui sont passées au 30 km/h généralisé, avec exceptions sur quelques collectrices pour certaines municipalités.

Espagne 1er pays à 30

Bilbao Pays basque (350 000 hab) passe 100% de ses rues à 30 km/h

Première ville au monde de plus de 300 000 habitants à mettre 100% de ses rues à 30.

Pontevedra (Galice) (70 000 hab) ville favorable aux piétons ET ville 100% à 30

Palma de Majorque îles Baléares - Catalogne (420000 hab): ville 30 avec 90% de son réseau à 30

Madrid 85%, Barcelone 75% du réseau à 30 etc.

Autriche

Graz (sud de l'Autriche) Ville de 310 000 habitants (560 000 pour l'agglomération qui connaît le même régime.) Elle est la **première ville européenne à être passée au 30 km/h généralisé, à 80%** – il y a plus de 25 ans.

Vienne : ville 30 à 70% + 50 km de zones de rencontre et de Wohnstrassen

Belgique

Région Bruxelles Capitale (1 250 000 habitants) met près de 90% de son réseau à 30 ou moins **dès le 1er janvier 2021.**

Et son centre-ville (52 000 hab.) en zone de rencontre avec quelques collectrices à 30

Amériques

Washington D.C. (702 000 habitants) La capitale américaine a mis 70% de son réseau à 30 km/h en une fois le 1er juin 2020. La ville compte également des dizaines de kilomètres de « rues lentes - slow streets »

Minneapolis : un programme ambitieux - vision zéro, rue intégrée (complete street), quartiers 15 minutes.

etc.

Klima-Allianz Schweiz
1200 Genf

Prilly, 22. November 2020

Stellungnahme zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, zur Revision der des Strassenverkehrsgesetz, des Ordnungsbussengesetzes und der zugehörigen Verordnungen Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Grundsätzlich begrüßen wir die vorgeschlagene Revision und die Absichten des Bundesrats, klimafreundliche Technologien zu stärken, und die Regelungen für das automatisierte Fahren zu erneuern. In drei Bereichen sind wir aber sehr kritisch und sehen Handlungsbedarf:

- Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit
- Handlungsbedarf für die Förderung von Cargo-Bikes
- Handlungsbedarf um einer potentiellen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken

Anpassungen in Bereich der Verkehrssicherheit

Wir sind sehr kritisch gegenüber den vorgesehenen Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit. Wir beobachten, dass einerseits wirksame Massnahmen zur Vermeidung einer Fremdgefährdung (Regelungen und Strafen zum Schutz vor Rasern und zum Schutz vor Autofahrer unter Alkoholeinfluss) gelockert werden, während gleichzeitig neue Vorschriften für Verkehrsverhalten ergriffen werden, von dem keine Fremdgefährdung ausgeht (Velohelmpflicht). Die Verantwortung für die Sicherheit wird zunehmend zu den Opfern verschoben. Diesen Trend erachten wir als sehr problematisch. Die Aufgabe des Staates besteht in erster Priorität darin, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich alle Verkehrsteilnehmenden sicher fortbewegen können und dabei nicht durch Dritte gefährdet werden, im Sinne des in der Bundesverfassung garantierten Grundrechts auf körperliche und geistige Unversehrtheit. Dabei soll die Eigenverantwortung und die private Freiheit soweit wie möglich gewahrt werden. Wir sind überzeugt, dass mehr Sicherheit am wirksamsten geschaffen wird durch sichere Infrastrukturen und die strikte Einhaltung der Verkehrsregeln.

Zurzeit ist das Velo im Trend. Es ist klimafreundlich, platzsparend und leise. Daher sollte die weitere Verlagerung zum Velo unbedingt gefördert werden. Mit den vorgesehenen Änderungen wird das Velofahren für Junge und für E-Bike-Fahrende aber unattraktiver, während gleichzeitig Unfälle nicht an der Quelle vorgebeugt werden. Wir sehen darin ein grosses Risiko, dass die Verlagerung hin zum Velo empfindlich geschwächt wird.

Gemeinsam mit den schweizerischen Veloverbänden sind wir entschieden gegen die Ausweitung des Helmobligatoriums, aus folgenden Gründen:

- **Unfälle nehmen zu, weil mehr E-Bikes auf den Strassen verkehren**
In den letzten Jahren haben die Unfälle mit Elektrovelos zugenommen. Medienberichte suggerieren, Elektrovelos seien besonders gefährlich. Das Bild täuscht. Die Unfallzahlen sind nicht im selben Mass angestiegen wie die Verkaufszahlen von E-Bikes. Die grössere Anzahl Unfälle liegt schlicht daran, dass insgesamt mehr Menschen auf dem Elektrovelo unterwegs sind und dabei erst noch längere Strecken im Vergleich zum normalen Velo zurücklegen. Relativ betrachtet ist E-Bike-fahren also keineswegs gefährlicher geworden.
- **Helmpflicht hält vom Velofahren ab**
Es ist ein erfreulicher Trend, dass dank dem E-Bike heute mehr Menschen Velofahren. Das entlastet die Strassen und ist gut fürs Klima. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen aber: Eine Helmpflicht führt ganz direkt dazu, dass weniger Menschen Velofahren. Damit riskieren wir, einen positiven und dringend nötigen Trend hin zum Velo gleich wieder im Keim zu ersticken. Dies schadet schlussendlich der Volksgesundheit und läuft den Klimazielen zuwider.
- **Nur scheinbar mehr Sicherheit durch Helmpflicht**
Velohelme schützen vor den Folgen eines Sturzes auf den Kopf. Bei Kollisionen wirken aber Rotationskräfte, auf welche Helme nicht oder unzureichend konzipiert sind. Velohelme bringen nicht vollkommene Sicherheit. Sie lindern die Folgen von Unfällen, vermeiden sie aber nicht.
- **Helmpflicht ist nur Symptombekämpfung**
Sicherheit wird durch gute Veloinfrastruktur erzielt. Auf niederländischen Strassen – wo die Velowege separat vom Autoverkehr geführt werden - sind rund 4x mehr Velos unterwegs. Obwohl dort die meisten ohne Helm fahren (95%), ist das Risiko auf dem Velo zu sterben drei Mal kleiner als in der Schweiz. Die Sicherheitsmassnahmen der Schweiz sollten prioritär darauf abzielen, Kollisionen zu verhindern, statt die Folgen von Stürzen zu lindern.
- **Bikesharing in Gefahr**
Die Helmpflicht wäre der Todesstoss für E-Bike-Sharing Angebote wie z.B. Publibike. Bikesharing fördert das Velofahren. In Gebieten mit Helmpflicht funktioniert Bikesharing aber nicht. Denn die Meisten haben keinen Helm dabei und wollen keinen Leihhelm nutzen.
- **Komplizierter Vollzug und Schwächung der Eigenverantwortung**
Die Helmpflicht bringt eine erhebliche Vollzugsproblematik mit sich. Die unterschiedlichen Tragpflichten für verschiedene, äusserlich kaum unterscheidbare Fahrzeugtypen einerseits und für verschiedene Altersgruppen andererseits erzeugen einen unverhältnismässigen Kontroll- und Administrativaufwand. Den Veloverbänden ist die Sicherheit der Velofahrenden wichtig. Sie setzen sich aber für die Eigenverantwortung ein.
- **Für Jugendliche darf das Velo nicht unattraktiver werden**
Bei den Jugendlichen findet in den letzten 20 Jahren eine massive Abwendung vom Velo statt. In der Altersgruppe zwischen 13-20 fahren heute nur noch etwa halb so viele Velo wie vor 20 Jahren. Dabei ist alltägliche Bewegung wie z.B. durch das Velofahren gerade auch für Junge eine wichtige Gesundheitsfördermassnahme. Mit einer generellen Helmpflicht für Jugendliche verliert das Velo aber zusätzlich an Attraktivität.
- **Eine unverhältnismässige Massnahme**
Heute beträgt die Tragquote bei den langsamen Elektrovelos bei den Erwachsenen 67% und bei den bis 14-Jährigen ist sie mit 75% noch höher, und ist damit im europaweiten Vergleich bereits extrem hoch. Aus unserer Sicht steht der mögliche Sicherheitsgewinn durch ein Obligatorium in keinem Verhältnis zu den oben genannten Nachteilen und Risiken.

Aus diesen Gründen lehnen wir die Helmpflicht in allen drei vorgeschlagenen Formen ab: Sowohl für langsame E-Bikes, wie für Kinder und Jugendliche, wie auch für Mitfahrende.

Für die Erhöhung der effektiven und empfundenen Sicherheit von Velofahrenden fordern wir die Einführung eines Mindestüberholabstands von 1,5 m wo möglich.

Dringender Handlungsbedarf zur Förderung von Cargobikes

Wir begrüssen die Absicht des Bundesrats, den Einsatz von umweltfreundlichen Technologien insbesondere im Güterverkehr zu erleichtern. Besonders klimafreundlich, leise und platzsparend sind Cargo-Bikes. Sie hätten im städtischen Güterverkehr ein sehr grosses Potential. Die geltenden Regelungen in der Schweiz erschweren aber den Einsatz von Cargo-Bikes unnötig. Dass diese Regelungen überarbeitet werden sollten ist schon seit langem bekannt. Dieser Wille wurde auch schon vom Parlament so zum Ausdruck gebracht. Die nun laufende Revision würde die Chance bieten, um den Cargo-Bikes Hindernisse aus dem Weg zu räumen und die Voraussetzungen zu schaffen, dass diese ohne wettbewerbsnachteile für städtischen Güterverkehr eingesetzt werden könnte. In der Vorlage ist in diesem Bereich jedoch nichts vorgesehen. Das ist eine verpasste Chance.

Folgende Anpassungen sind nötig, um Transporte mit Cargobikes zu erleichtern:

- **Die Gewichtslimite von 200kg ist zu tief**
Diese beträgt heute 200 kg, einschliesslich der Fahrerin oder des Fahrers. Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Handelsübliche Cargobikes wiegen um die 40 kg. Mit einer Person von 90 kg verbleiben noch 70 kg Nutzlast. Das ist zu wenig, um rentabel Lieferdienste betreiben zu können.
- **Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sind nicht zugelassen**
Für Velokurierdienste wären zudem Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll, um ihr Lieferservice erweitern zu können. Solche sind in der Schweiz nicht zugelassen. In Europa sind sie allerdings geprüft und sicher im Verkehr. Es gibt keinen Grund, weshalb sie nicht auch in der Schweiz zugelassen sein können.
- **Limite von max. 2 Kindern in Cargobikes mit geschützten Kindersitzen ist zu tief**
Heute sind europaweit Cargobikes im Einsatz, die für grössere Lasten konzipiert sind und ausreichend Platz haben, um mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, sollte sich die Limite neu nach der Anzahl gesicherter Kindersitze im Cargobike richten.

Handlungsbedarf gegen eine mögliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse

Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und müssen darum nur eine tiefe bzw. keine LSVA entrichten, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert werden sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Lärm und Stau führen und stellt eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-LKWs die Güter auf der Schiene energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.

Weitere Ausführungen entnehmen Sie den beiden beiliegenden Fragebögen zum SVG und den Verordnungen. Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Lüthi'. The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Christian Lüthi

Geschäftsleiter Klima-Allianz Schweiz



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Klima-Allianz Schweiz 1200 Genf
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung begünstigt die Umstellung auf elektrisch betriebene Lieferwagen. Dies ist nötig, damit der CO ₂ -Ausstoss im Güterverkehr gesenkt werden kann. Wichtig ist aber, dass Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene absolut gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder gar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die ROLA kompatibel sein. Die Erweiterungen in den Dimensionen und Gewichten von Fahrzeugen sollen nur so weit als nötig und im Rahmen der Verhältnismässigkeit vorgenommen werden.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind mit den neuen Anpassungen im Bereich des automatisierten Fahrens einverstanden. Allerdings müssen zusätzlich Rahmenbedingungen festgelegt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzend zur Verkehrssicherheit, die nicht beeinträchtigen werden darf, darf automatisiertes Fahren auch nicht dazu führen, dass die Bewegungsfreiheit von anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Fussgänger und Velofahrer) eingeschränkt wird oder eine Verdrängung infolge Unsicherheitsgefühl stattfindet. Automatisierung muss sich den Möglichkeiten des LV anpassen und nicht umgekehrt. - Bewilligungen zum automatisierten Fahren und Fahrversuche sind mit den Zielen für einer nachhaltigen Mobilität abzustimmen und dürfen nicht im Widerspruch zu diesen stehen. - Haftungslücken müssen ausgeschlossen werden. Bei nicht abgedeckten Schäden aufgrund allfälliger Lücken in der Gesetzgebung soll der Staat mit einem Versicherungsfonds einspringen. - Ergänzend zum Fahrmodusspeicher müssen Hersteller ebenfalls verpflichtet werden Einblick in die Programmierung und Algorithmen zu gewähren, wenn sie im Sicherheitsinteresse der Öffentlichkeit liegen. Die Verpflichtung soll auch eine Kooperation bei der Auswertung bei Unfallsituationen oder Beinahe-Unfällen beinhalten. <p>Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und damit nur mit tiefer bzw. keiner LSVA-Pflicht bestückt, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Lärm und Stau führen und stellt eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-LKWs die Güter auf der Schiene energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.</p>		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahr-

<p>zeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Entwicklung Richtung Automatisierung - die unabhängig von der Schweiz stattfindet - bringt nebst allen Risiken auch Chancen für Verkehrssicherheit und Umweltschutz mit sich. Die Entwicklung hin zu einer stärkeren Automatisierung wird global vorangetrieben. Es müssen deshalb die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Verantwortung der Fahrzeuglenker auch an Fahrzeug/Hersteller/Prüfer, etc. übertragen zu können. Es ist auch grundsätzlich begrüssenswert, wenn der Bundesrat in der Entwicklung eine aktive Rolle einnimmt und eine rechtliche Basis schafft, um im eigenen Land das technische Know-How aufzubauen und mit kontrollierten Versuchen ausreichend Erfahrungen zu sammeln und vom technischen Fortschritt schliesslich auch profitieren zu können.</p>		

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Punkt 3. Zudem: Fahrzeuge, die auf einer bestimmten Strecke ohne Fahrzeugführerin oder -führer verkehren können, bringen neue Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Dies birgt auch das Potential, dass heute nicht rentable Linien in peripheren Gebieten günstiger betreiben werden können, was das öV-Angebot stärken und erweitern kann.</p>		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind mit den aufgeführten Rahmenbedingungen einverstanden, sie garantieren aber noch nicht ausreichend Einblicke in die Entstehung von Unfällen. Zum Fahrmodusspeicher braucht es zusätzliche Datenspeicher (bzw. den Zugang zu den bereits erhobenen Daten), die es erlauben Rückschlüsse zur Funktionsweise des Automatisierungssystems zu machen.		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja. Solche Versuche sind wichtig für die Schaffung von Know How im Bereich der Automatisierung. Wir befürworten deshalb, dass dazu von den geltenden Bestimmungen abgewichen werden kann.		

<p>9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

<p>10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aufgrund der mangelnden Verkehrserfahrung und den überproportional hohen Unfallzahlen bei Neulenkern ist eine strengere Probezeit gerechtfertigt. Zum Eigenschutz (Jugendschutzmassnahme) und zum Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmenden. Die bisherige Regelung hat auch eine präventive Wirkung. Sie ist einfach kommunizierbar und lädt nicht ein, um sich an die Grenze des Unerlaubten heranzutasten.</p>		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2^{bis} und 3^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Änderung muss möglichst missbrauchs-sicher umgesetzt werden. Andernfalls können auf diese Weise LSVA Zahlungen vermieden werden, wenn das Fahrzeug kurzfristig weniger schwere Ladungen mitführt und dadurch das Gewicht ändert, jedoch dann zeitweise doch vollbeladen fährt. Ob das Fahrzeug aber voll beladen ist oder halb leer fährt, führt fast zu denselben Belastungen für das Strassennetz, zu Lärmbelastung, CO2-Emissionen, etc. Daher sollen Lastwagen die in der Regel 40 t mitführen nicht von der LSVA befreit werden, nur weil sie kurzfristig weniger stark</p>		

	<p>beladen sind und ihr Gewicht entsprechend anpassen. Kommt hinzu, dass heute zu wenige Schwerverkehr-Kontrollen durchgeführt werden. Um eine missbrauchs-sichere Umsetzung zu gewährleisten soll der Bund mehr Mittel in die Kontrollen investieren (welche von den Kantonen durchgeführt werden). Mindestens soll ein Monitoring eingerichtet werden.</p>
--	--

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Ein Ermessensspielraum bestand bereits vorher, indem die Richter bedingte oder unbedingte Urteile aussprechen konnten. Die Abschwächung sendet eine unerwünschte Botschaft an potentielle Raser. Die Volksinitiative 12.053 «Schutz vor Rasern» wurde aufgrund des strengen Gegenvorschlages zurückgezogen. Eine Änderung nach so kurze Zeit missachtet den Volkswillen.</p>		
<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Frage 12.</p>		
<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Frage 12.</p>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Durch den Rückgriff des Versicherers auf die fehlbare Person muss die Person selber die Konsequenzen des Schadens tragen. Dies ist sinnvoll weil dadurch das Verhalten bestraft wird und dies von künftigen Raserdelikten abschreckt. Die neue Regelung ist eine Abschwächung des Schutzes vor Raser. Es birgt das Risiko, dass Raser ein Versicherungsangebot finden, welche das Rasen finanziell absichert.		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Staat hat eine besonders hohe Pflicht, wenn es um die Unversehrtheit und den Schutz seiner Bürger gegenüber Dritten geht. Bei Rasern und wiederholten Blaufahrern besteht ein grosses Rückfallrisiko vor dem Unbeteiligte zu schützen sind. Um Kosten zu sparen sollte stattdessen der Verursacher-Anteil erhöht werden. Von Personen, die mutmasslich mehrfach das Leben der übrigen Verkehrsteilnehmer gefährdet haben, darf man verlangen, dass sie sich mit grösseren Geldbeträgen an der Massnahme beteiligen, wenn sie nicht auf das Autofahren verzichten wollen. Im Gegenzug wird ihnen zugestanden, trotz höchst zweifelhaftem Verhalten noch einmal eine Chance zum Lenken eines Motorfahrzeuges zu erhalten. Für die potentiellen Opfer bedeuten Blackbox oder Alkoholwegfahrsperrn eine notwendige doppelte Absicherung, bei Rückfälligkeit oder Fehleinschätzung Begutachter.		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	Siehe Bemerkungen zu Frage 17.
--	--------------------------------

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir möchten an dieser Stelle dringend dazu aufrufen, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Festlegung von Ausnahmen so restriktiv wie möglich handhabt.		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In der Schweiz haben bisher in den Städten Zürich und Bern Formel-E Streckenrundrennen stattgefunden. Die durchführende Firma hat nach dem Rennen in Bern Konkurs angemeldet und die Gläubiger mussten mehrere Hunderttausend Franken Verluste hinnehmen. Nach dem Konkurs ist klar, dass die Durchführung von Formel-E-Rennen in der Schweiz nur noch dann möglich ist, wenn diese durch öffentliches Geld mitfinanziert werden. Obwohl der Anlass ein Millionenpublikum erreicht hat, verpufft die Werbewirkung		

	<p>solcher Grossanlässe in der Regel rasch. Vergessen geht bei der Debatte um den wirtschaftlichen Nutzen von Events oft, dass diese nicht gratis sind, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Einschränkungen für Bevölkerung und Gewerbe. Die langen Auf- und Abbauarbeiten haben massive Auswirkungen auf das Gewerbe, den öffentlichen Verkehr und die Verkehrssicherheit.</p> <p>Wenn der grosse Gesamtaufwand des Formel-E Rennens mit den Transporten unzähliger Betonelementen, dem Auf- und Abbau der Fussgängerinseln, der grossen Zahl von Privatautos der Zuschauerinnen und Zuschauer, den Helikopterflügen zwecks Bildaufnahmen usw. einrechnet wird, dann stellt das Formel-E-Rennen gewiss kein Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen dar, nur weil man sich dadurch einen Werbeeffect für Elektroautos erhofft.</p> <p>Wir fordern den Bundesrat auf, auf die dauerhafte Bewilligungsmöglichkeit von Streckenrundrennen von Formel-E-Fahrzeugen zu verzichten.</p>
--	---

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

	<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)</p>		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

	<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4



**UNIVERSITÉ
DE GENÈVE**

FACULTÉ DE DROIT

LE DOYEN

Genève, le 23 novembre 2020

Par courriel (svg@astra.admin.ch)

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication

3003 Berne

A l'att. de M. Stefan Huonder

Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances

Cher Monsieur,

Par la présente, je me permets de vous faire parvenir en annexe la prise de position de la Faculté de droit de l'Université de Genève concernant la Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances.

Cet avis a été rédigé par M. Yvan Jeanneret, professeur à la Faculté de droit de Genève et par M. Younès Gharbi, assistant doctorant au Département de droit pénal de la Faculté de droit de Genève.

Je vous prie de croire, cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bénédict Foëx

Annexe : ment. (version pdf et version « Word »)

**Observations concernant le projet du Conseil fédéral
de révision du droit de la circulation routière¹**

¹ Cette prise de position a été réalisée par le prof. Yvan Jeanneret, en collaboration avec M. Younès Gharbi, assistant doctorant au Département de droit pénal de la Faculté de droit de l'Université de Genève.

I. Avant-propos

A titre liminaire, précisons qu'au gré du domaine de spécialisation des rédacteurs des présentes observations, seules les dispositions de nature pénale ou ayant des liens avec cette matière seront commentées. Ne seront également pas abordées les modifications purement formelles ou celles visant la simple harmonisation avec les modifications du droit des sanctions du 1^{er} janvier 2018 et qui n'appellent pas de commentaire particulier.

Les points commentés seront les adaptations des mesures du programme « *Via sicura* » (point II.1), l'abrogation des art. 99 al. 1 let. h à j LCR (point II.2), l'aménagement des sanctions pénales en cas d'infraction à bord de véhicules de puissance ou de vitesse minimales (point II.3) et la révision de la LAO (point II.4). Une réflexion relative à l'introduction de normes relatives à la conduite autonome sera également formulée (point II.5)

II. Observations formulées

1. Adaptation des mesures du programme « *Via sicura* » - (art. 16c al. 2 let. a^{bis} et art. 90 al. 3 et 4 P-LCR)

C'est à juste titre, et nous tenons à le souligner vivement, qu'il est opéré dans le présent projet une correction de certaines dérives du train de mesures « *Via sicura* ». Les modifications proposées sont au nombre de trois et concernent la suppression de la peine plancher d'un an de peine privative de liberté prévue à l'art. 90 al. 3 *in fine* LCR (let. a), l'abrogation du caractère automatique du « délit de chauffard » en cas de dépassement de vitesse important selon la grille de tarification de l'art. 90 al. 4 LCR (let. b) et l'abaissement de la durée minimale du retrait d'admonestation en cas de « délit de chauffard » prévu à l'art. 16c al. 2 let. a^{bis} LCR (let. c).

a. Suppression de la peine plancher d'un an - (art. 90 al. 3 *in fine* P-LCR)

Le projet prévoit la suppression de la peine plancher d'un an prévue actuellement à l'art. 90 al. 3 *in fine* LCR. Cette peine minimale, applicable à défaut de toute circonstance atténuante (art. 48a CP²), a été vivement critiquée par la doctrine³, notamment dans le cadre de son application automatique en lien avec l'art. 90 al. 4 LCR⁴.

L'argument principal mis en avant est la diminution drastique du pouvoir d'appréciation du juge⁵. En reprenant l'illustration faite par Fabio RIGAZZI, dans le cadre de son initiative parlementaire, il est effectivement choquant qu'un auteur primaire, n'ayant commis qu'un excès de vitesse important, sans commettre d'accident et en ne mettant en danger aucun tiers, soit impérativement sanctionné, *ex lege*, par une peine privative de liberté d'un an au moins, le cas échéant avec

² BUSSY André/RUSCONI Baptiste/JEANNERET Yvan/KUHN André/MIZEL Cédric/MÜLLER Christoph, Code suisse de la circulation routière commenté – CS CR, 4^e éd., Bâle (Helbing Lichtenhahn) 2015, LCR 90 N 5.7.

³ Pour n'en citer que quelques-uns : WOHLERS Wolfgang/SCHORRO Alexander, Die Reform des Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG, *in* Pratique juridique actuelle (PJA/AJP) 2018, p. 864-885 ; JEANNERET Yvan, *Via sicura* : Le nouvel arsenal, *in* Circulation routière 2013 / 2, p. 31-52 ; WIPRACHTIGER Hans/SPAHNI Sara, Schnellfahren, Fahren in angetrunkenem Zustand und Strafzumessung, *in* Circulation routière 2017 / 1, p. 12-19 ; MIZEL Cédric, Le délit de chauffard et sa répression pénale et administrative, *in* Pratique juridique actuelle (PJA/AJP) 2013, p. 189-202.

⁴ Cf. *infra*, point II.1.b.

⁵ JEANNERET (n. 3), p. 36 ; MIZEL Cédric, Quo Vadis, *Via sicura*, *in* Revue de l'avocat 2015 / 18, p. 440.

sursis⁶. La nouvelle mouture de l'art. 90 al. 3 LCR permettra au juge de sanctionner les auteurs de ces comportements de façon plus adéquate, dans le respect des principes essentiels de notre ordre juridique en matière de fixation de la peine, à commencer par la proportionnalité.

L'introduction de cette peine minimale a eu également pour effet de causer une aggravation des peines relatives aux al. 1 et 2 de l'art. 90 LCR, par un phénomène d'aspiration⁷. En effet, bien que la volonté initiale du législateur était de sanctionner les quelques « fous du volant » qui circulent sur nos routes⁸ et non d'élever, de manière générale, les sanctions prononcées, ce dernier objectif a été trahi et la sévérité de toutes les peines de l'art. 90 LCR a été tirée vers le haut⁹.

Finalement, la suppression de la peine plancher permettra de mettre fin à une distorsion entre la peine prévue à l'art. 129 CP, sanctionnant la mise en danger de la vie d'autrui en général, et le « délit de chauffard », intervenant comme une *lex specialis* en matière de circulation routière¹⁰. Cette disparité était d'autant plus singulière que les deux dispositions protègent un bien juridique identique, soit la vie¹¹.

En résumé, cette révision doit être saluée et soutenue sans réserve.

b. Abrogation du caractère automatique du délit de chauffard en cas de dépassement de vitesse important - (art. 90 al. 4 P-LCR)

Ici encore, la doctrine¹² a très généralement critiqué les nombreuses problématiques découlant du caractère, a priori, automatique de l'application du « délit de chauffard » à l'égard des automobilistes commettant des excès de vitesse excédant la tarification prévue à l'art. 90 al. 4 LCR. L'énoncé extrêmement rigide de cette disposition, prévoyant que l'art. 90 al. 3 LCR est « *toujours applicable* », a créé un système de présomptions peu compatible avec les principes généraux du droit pénal, notamment dans le domaine de la faute.

Pour n'évoquer qu'un argument souligné par les nombreux auteurs qui se sont penchés sur la question, l'automatisme présent dans cette disposition ne laisse que très peu de place à l'appréciation des circonstances du cas d'espèce par le juge¹³.

⁶ Initiative parlementaire du 17.03.2015, RIGAZZI Fabio, Objet 15.413, Via sicura. Supprimer rapidement les excès et les effets secondaires indésirables associés au délit de chauffard.

⁷ JEANNERET (n. 3), p. 39 ; WIPRACHTIGER/SPAHNI (n. 3), p. 15 ; MIZEL, Quo Vadis (n. 5), p. 440.

⁸ JEANNERET (n. 3), p. 39 ; MIZEL, Le délit de chauffard (n. 3), p. 191 ; qui cite la déclaration de Mme la Conseillère fédérale Doris Leuthard devant le Conseil des Etats : BO 2011 N 2134, « *Das betrifft diejenigen Täter und Täterinnen, die das geltende Recht massiv verletzt haben (...) Nur um diese geht es* ».

⁹ JEANNERET (n. 3), p. 39 ; WIPRACHTIGER/SPAHNI (n. 3), p. 15 ; MIZEL, Quo Vadis (n. 5), p. 440 ; ces auteurs font référence aux recommandations de l'assemblée des délégués de la Conférence des autorités de poursuite pénale de Suisse, lesquels ont adopté, peu après l'entrée en vigueur des modifications de l'art. 90 LCR, le 22 février 2013, de nouvelles recommandations ; pour un exposé exhaustif en marge de ces recommandations, NIGGLI Marcel Alexander/PROBST Thomas/WALDMANN Bernhard (édit.), Basler Kommentar, Strassenverkehr, Bâle (Helbing Lichtenhahn) 2014, BSK SVG-FIOLKA Gerhard, SVG 90 N 101ss.

¹⁰ JEANNERET (n. 2), p. 40.

¹¹ Rapport d'évaluation du Conseil fédéral en réponse au postulat 16.3267 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats du 14 avril 2016, p. 18-19 ;

¹² DELÈZE Julien/DUTOIT Hervé, Le « délit de chauffard » au sens de l'art. 90 al. 3 LCR : éléments constitutifs et proposition d'interprétation, PJS 2013, p. 1212-1213 ; JEANNERET (n. 3), p. 37ss.

¹³ JEANNERET (n. 3), p. 37 ; DELÈZE/DUTOIT (n. 12), p. 1212 ; BSK SVG-FIOLKA (n. 9), SVG 90 N 145 ; WOHLERS/SCHORRO (n. 3), p. 872-873 ; MIZEL, Le délit de chauffard (n. 3), p. 195-196.

Après avoir reconnu, pendant un certain temps, le caractère irréfragable de la présomption découlant du libellé de l'art. 90 al. 4 LCR¹⁴, le Tribunal fédéral¹⁵ a dû moduler les contours de cette disposition mal rédigée pour ne retenir une présomption irréfragable que sous l'angle de la violation particulièrement grave au sens de l'art. 90 al. 3 LCR, mais une sorte de présomption réfragable s'agissant de la création du danger requis et du caractère intentionnel de l'acte.

La nouvelle formulation de l'art. 90 al. 4 LCR permettra de codifier la jurisprudence du Tribunal fédéral, de laisser une marge d'appréciation au juge et supprimera le caractère non conforme de cette norme au regard du principe fondamental de notre droit pénal fondé sur la faute¹⁶.

c. Diminution drastique du retrait d'admonestation en cas de « délit de chauffard » de 2 ans de retrait minimum à 6 mois - (art. 16c al. 2 let. a^{bis} P-LCR)

Pour ce qui est de l'adaptation du retrait d'admonestation, passant de 2 ans minimum à 6 mois minimum, le législateur réintroduit une certaine harmonie dans la gradation des retraits de permis et met fin à une sanction que bon nombre considéraient comme intrinsèquement disproportionnée¹⁷.

2. Abrogations des mesures des art. 17a et 99 al. 1 let. h à j LCR

Les dispositions que le Conseil fédéral souhaite abroger ont été adoptées par les Chambres dans le contexte de la réforme du 15 juin 2012¹⁸. Selon ces normes, lors de la restitution du permis de conduire précédemment retiré, l'autorité administrative impose au conducteur, pour une période de cinq ans, la conduite d'un véhicule équipé d'un dispositif spécifique, à savoir d'un enregistreur de données, lorsque la cause du retrait de permis réside dans une vitesse inadaptée ou supérieure à la limite autorisée ou d'un éthylomètre anti-démarrage, lorsque le permis a été retiré pour conduite en état d'ébriété. La première mesure relève de la prévention spéciale, la présence d'un enregistreur étant destinée à dissuader le conducteur de commettre une nouvelle infraction par la quasi-certitude d'être sanctionné s'il récidive, tandis que la seconde repose sur un concept de prévention situationnelle, en plaçant un dispositif faisant barrage à la commission de l'infraction.

Comme le concède le Conseil fédéral, bien qu'adoptées il y a 8 ans, ces dispositions n'ont jamais été mises en vigueur.

A l'appui de l'abrogation de ces normes, le Conseil fédéral met avant tout en exergue les coûts engendrés par une telle mesure et leur prétendue faible efficacité. Ces arguments ne sont toutefois pas convaincants. Tout d'abord, il apparaît que ces questions ne sont pas nouvelles et c'est en connaissance de celles-ci que les Chambres ont adopté le système en 2012. Par ailleurs, de tels dispositifs permettent de remettre certains conducteurs dans le trafic, tout en conservant un regard et un contrôle accru sur leur comportement ; c'est à la fois une mesure préventive et une mesure proportionnée. Enfin, sous l'angle de la séparation des pouvoirs, il n'est pas acceptable que l'exécutif

¹⁴ TF, 1C_397/2014.

¹⁵ ATF 142 IV 137 ; ATF 143 IV 508.

¹⁶ BUSSY/RUSCONI et al. (n. 2), LCR 90 N. 5.6.

¹⁷ A ne voir que les nombreuses coupures de presse illustrant des professionnels de la route et des urgentistes lourdement sanctionnés par le retrait d'admonestation du permis de 2 ans ; BUSSY/RUSCONI et al. (n. 2), LCR 16c N 8 ; MIZEL, Le délit de chauffard (n. 3), p. 200-201.

¹⁸ RO 2012 6291

retarde pendant 8 ans l'entrée en vigueur d'une loi votée par le législatif et propose ensuite de l'abroger.

Nous ne soutenons donc pas cette proposition.

3. Aménagement des sanctions pénales en cas d'infraction à bord de véhicules de puissance ou de vitesse minimales - (*introduction de l'art. 99a P-LCR*)

On peut soutenir l'introduction dans la loi de cette nouvelle disposition. Par le biais du mécanisme introduit par l'art. 99a P-LCR, les usagers commettant des infractions avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales seront sanctionnés de façon plus adéquate.

La délégation introduite dans cette norme à l'alinéa 2 permettra au Conseil fédéral d'adapter plus souplesment la liste des nouveaux véhicules électriques émergents, comme les vélos électriques. Cette délégation permettra également de lever le voile sur une incertitude apparue dans la jurisprudence récente du Tribunal fédéral¹⁹ qui, tout en assimilant les cyclomotoristes à des conducteurs de véhicules automobiles, est restée muette quant au sort réservé aux usagers commettant des infractions à bord de cyclomoteurs légers, de fauteuils roulants et de gyropodes électriques²⁰.

Le catalogue des infractions bénéficiant de cette atténuante nous semble lui aussi opportun. Il aurait effectivement paru singulier que l'auteur qui dérobe un vélo électrique ou une trottinette électrique soit mis sur un pied d'égalité avec une personne qui déroberait une voiture.

Le choix des infractions permet également de préserver une certaine cohérence vis-à-vis de la dangerosité qui pourrait être engendrée par les comportements visés. Ainsi, les violations simples ou graves de règles de circulation (art. 90 al. 1 et 2 LCR) resteront sanctionnées de manière équitable vis-à-vis de leur potentiel accidentogène.

4. Adaptation de la LAO - (*art. 7 P-LAO*)

Le Conseil fédéral propose de compléter l'art. 7 al. 1 LAO en ce sens que l'amende d'ordre pourra être infligée à tout détenteur, que ce dernier soit une personne physique ou une personne morale. Cette modification intervient en réaction à un arrêt du Tribunal fédéral²¹ parfaitement cohérent d'un point de vue du principe de la légalité, qui avait refusé l'application de l'art. 7 al. 1 LAO à une personne morale, constatant que l'art. 105 al. 1 CP exclut l'application de la responsabilité de l'entreprise en matière contraventionnelle et faute de base légale expresse contraire. Tout en déplorant le système lui-même consistant à faire payer une amende à une personne dont on assume qu'elle n'est peut-être pas l'auteur de l'infraction, cette modification apparaît cohérente et peut être soutenue.

5. La conduite automatisée - (*art. 25a à 25d P-LCR*)

Sans entrer dans une discussion détaillée des dispositions envisagées, il convient d'accueillir positivement la réforme souhaitée. En effet, la teneur notamment de l'actuel art. 31 al. 1 LCR a pour conséquence que le conducteur reste fondamentalement toujours en charge de la maîtrise de son véhicule, même lorsqu'il est piloté par des dispositifs de

¹⁹ ATF 145 IV 206.

²⁰ Catégories de véhicules définies à l'art. 18 let. b à d OETV.

²¹ ATF 144 I 242.

conduite plus ou moins autonome. Compte tenu de l'évolution très rapide des systèmes de conduite autonome, l'approche du Conseil fédéral doit être doublement saluée, d'une part parce qu'elle introduit un cadre législatif destiné aux véhicules automatisés et, d'autre part, s'agissant d'un système qui se veut souple et évolutif, en créant une assez large délégation au Conseil fédéral pour adapter la réglementation à l'évolution future de la technique.

III. Conclusions

Au vu des considérations qui précèdent, nous soutenons globalement les modifications envisagées par le Conseil fédéral, dans le contexte des dispositions commentées ci-dessus, sous réserve de l'abrogation souhaitée des dispositions relatives à l'installation d'un éthylomètre anti-démarrage.

RACCOMANDATA
Lodevole
Consiglio Federale
Residenza governativa
3000 Berna

Agno, 9 novembre 2020

Messaggio di modifica della legge sulla circolazione stradale

Onorevoli Consiglieri Federali,

in merito al Messaggio licenziato (e messo in consultazione) il 12 agosto 2020, quale Associazione che tutela gli interessi degli automobilisti e motociclisti, ci permettiamo di inoltrare delle OSSERVAZIONI, con cui vorremmo suggerire delle modifiche che riteniamo indispensabili.

Via Sicura e le altre disposizioni "punitive" hanno oggi raggiunto un livello di distorsione (dalla realtà) e di insopportabilità tale da parte degli utenti, che occorre intervenire.

Abbiamo naturalmente molto apprezzato la proposta riduzione delle pene per i "pirati" (abolizione del minimo di un anno di detenzione e riduzione a 6 mesi della durata minima della revoca della licenza), come proposto dall'On. Fabio Regazzi. Pure ci sono piaciute la promozione di tecnologie ecologiche, la regolamentazione della guida automatizzata, il miglioramento della sicurezza stradale delle biciclette elettriche e le altre proposte.

Anche se non eravamo nella lista dei destinatari, per migliorare la legislazione in materia riteniamo nostro dovere civico presentare le nostre proposte. Eccole.

1. VEICOLI PRIORITARI

Riteniamo che le regole previste per i normali conducenti non debbano applicarsi ai veicoli prioritari. Ambulanza, pompieri e Polizia intervengono per un bene superiore (quando ovviamente sono in stato di necessità con lampeggianti e sirene accesi) e non certo per diletto. È impensabile che continuino a essere puniti, specialmente con le disposizioni nate per i pirati. La diligenza che debbono mantenere e il soccorso che prestano non possono essere castrati da norme assurde. Ad esempio, non è accettabile che il conducente di un'ambulanza che interviene in zona 30 (magari a notte fonda) e che viaggia a 60 km/h debba essere punito con un procedimento penale

e con la revoca della licenza per minimo 6 mesi (*de lege ferenda*, che sarà comunque *una lex mitior* rispetto a quella attuale). Vi è il concreto rischio di scoraggiare e rendere meno efficaci gli interventi d'urgenza.

Va quindi data fiducia a questi operatori, che semmai possono essere sanzionati in caso di imprudenze inaccettabili con creazione di pericoli reali e non teorici.

Ancora recentemente in Ticino è stato condannato un agente di Polizia (con un impeccabile stato di servizio), che, invitato dalla centrale a intervenire per un incidente con scooterista ferito giacente a terra, è divenuto formalmente "pirata" per 2 km/h.

Il Giudice ha comminato la pena di un anno di detenzione (minimo di legge attuale), che comporterà anche la revoca della licenza. La sentenza è stata motivata dal fatto che, per superare i limiti, avrebbe dovuto sincerarsi delle condizioni del ferito. Tuttavia, l'ambulanza era appena stata allertata e non era sul posto per dare indicazioni. Pertanto, l'agente a chi avrebbe quindi dovuto chiedere? Chi si sarebbe assunto la responsabilità di fare una prognosi? Cosa sarebbe accaduto se il rispetto dei limiti oltre i quali si diviene "pirati" avesse condotto alla morte per dissanguamento qualora l'infortunato avesse subito la lacerazione di un'aorta?

Lo stato di salute di un ferito lo si può constatare a posteriori; raramente a priori.

Chiediamo quindi che si modifichi la legge e che si dichiari espressamente che i veicoli prioritari non sottostanno alle normative che permettono di punire i contravventori delle regole della circolazione stradale. Sarebbe un incentivo efficace per prevenire la ricaduta.

2. SOSPENSIONE CONDIZIONALE DELLA PENA ACCESSORIA

Allo stato attuale, il conducente che incappa in un procedimento penale in materia di circolazione stradale beneficia praticamente sempre della sospensione condizionale, anche in caso di detenzione per i casi gravi.

Invece, la pena accessoria della revoca della licenza di condurre viene sempre scontata.

Sarebbe corretto accordare all'autorità giudicante il potere di concedere anche in questo caso la sospensione del provvedimento, magari riferendosi (per analogia e parallelismo) all'esito del procedimento penale.

Oggi, purtroppo, nella vita privata e lavorativa incide molto di più la pena accessoria (amministrativa) che non quella principale (penale). Sappiamo di molti casi dove il contravventore ha perso il posto di lavoro proprio perchè si è trovato senza patente. Non è giusto ed è sproporzionato creare delle situazioni che sovente divengono dei drammi.

Siamo assolutamente convinti che, a determinate condizioni, possa essere introdotto il principio della sospensione condizionale della revoca della licenza, magari anche solo parziale (come avviene nel diritto penale).

3. NORMATIVE SCALARI PER LE SANZIONI

Oggi le regole che determinano la punibilità sono troppo poco scalari e proporzionali. Accade che per un solo km/h si incappi in un procedimento penale e che il periodo di

revoca della licenza triplici. Inoltre, se il conducente è recidivo nei cinque anni dalla fine dell'espiazione di una precedente revoca di tre mesi, sempre per un solo km/h la nuova sanzione è addirittura di un anno.

Noi proponiamo di introdurre un sistema più proporzionale e scalare. In altri paesi c'è la patente a punti, mentre che noi propendiamo, ad esempio, per una revoca di 2 o 3 giorni ogni km/h in più. Naturalmente occorrerebbe fissare un margine di tolleranza come ora, ad esempio di 20 km/h nelle località, di 25 fuori dalle località e di 30 in autostrada.

Si potrebbe anche ipotizzare che, dopo un certo limite di gravità, i giorni di revoca per ogni km/h oltre la franchigia siano maggiori di quanto appena indicato.

Sarebbe un sistema che permetterebbe di avere una punizione più corretta rispetto alla violazione e che nella stragrande maggioranza dei casi non creerebbe conseguenza collaterali indesiderate.

Confidando che le Commissioni preposte e il Parlamento federale possano prendere in considerazione dei suggerimenti che riteniamo adeguati e - ci si permetta - indispensabili, porgiamo i nostri migliori saluti.

UAM

il Presidente

Avv. Rossano Guggiari





Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender: _

Alève Mine, Ing. ETH Mikrotechnik, Finanzdipl. SGMI, Gründer Zurich AR/VR Meetup, Autor: O. A. (Name auf Anfrage bei Alève Mine), Architekt und Stadtplaner

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **12.12.2020** an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist?
(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)

JA_

NEIN_

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag: _

Wie tragbar ist das betr. Sicherheit, Wartungskosten, benötigte Materialien, Bau-,
Wartungsabgaben von CO2, sonstige Umweltbelastungen, Lärmbelastung durch
Strassenwartung, und mit den Spezifikationen wonach Strassen gebaut worden sind
bzw in der Zukunft robuster gebaut werden sollen, mit Technologien, die evtl mehr
Umweltbelastung mit sich bringen? Darüber hinaus sollen auch die CO2 Ausstösse
bei der Produktion der anzuwendenden Elektro-Transportmitteln, und die
Umweltbelastung bei der Recycling oder Entsorgung miteinbezogen werden.
Nichtzuletzt auch die Mehrkosten einer ausführlichen Cybersicherheit und Schutz
von verleitenden Attacken an Wahrnehmungsprozessen von Fahrzeugen, die nicht
vom Hersteller zur Verfeügung gestellt wären.

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Diese sollten „teilautomatisiert“ bzw „mit Teilautomatisierung“ oder „mit einem Teilautomatisierungssystem“ genannt werden.</u>		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p><u>Soweit ich verstehe geht es hier darum, schnell auf die Entwicklung der Technologien reagieren zu können. Wenn die Lösung dazu wird, dass der Bundesrat entscheidet, dann wird bald der Bundesrat über alles entscheiden müssen, und wird die Aufgabe nicht erfüllen können, ohne die Anzahl an Bundesräter zu erhöhen, noch wird es bekannt, ob die Entscheidungen auch die Position der Bevölkerung betrifft. Eines Tages werden wir mit einem ganz anderen politischen System aufwachen, ohne verstanden zu haben, wie das passiert ist.</u></p> <p><u>Hinzu kommt, dass je mehr direkte Entscheidungskraft der Bundesrat besitzt, desto mehr Lobbying droht. Das gilt auch für Ansprechpersonen mit Entscheidungskraft auf Kantonsebene.</u></p> <p><u>Eine zeitlich begrenzte solche Lösung ist wegen der Dringlichkeit von technologischen Themen verständlich, wobei nur neben der Entwicklung in dieser kurzen Zeit einer Methode, um die Bevölkerung rascher miteinzubeziehen, ohne jedoch die Menge an Arbeit für jeden unbewältigbar zu machen.</u></p> <p><u>Das Obige ist eine allgemeine Aussage, betrifft auch andere Entscheidungen und Themen der Vernehmlassungen.</u></p> <p><u>Spezifisch zu den Beherrschungspflichten von Fahrern: es scheint unrealistisch zu erwarten, dass diese irgendeine Beherrschung gewährleisten können, wenn, auch für eine sehr kurze Zeit, dies vorhin nicht nötig war. Die relevante Aufmerksamkeit und Verhaltensgewohnheiten verschwinden sofort.</u></p> <p><u>Darüber hinaus beinhaltet der Sinn und Zweck vom automatisierten Fahren das Fahren von Personen, die nicht selbst fahren könnten.</u></p>		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können?
(Art. 25a Abs. 3 E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p><u>Angenommen die Systeme werden Fahrte zumindest zum Teil als Lernerfahrung anwenden, wird das Personen im Strassenverkehr zu Versuchskaninchen machen. Das Lernen der Systeme kann virtuell durchgeführt werden, und sehr strengen (wesentlich strenger als für menschliche Fahrern: Menschen dürfen trotz menschliche Unfälle fahren, weil wir schon unser Bestes geben, um deren Risikogeneration zu limitieren. Selbstfahrende Fahrzeuge allerdings können besser als Menschen diesbetreffend werden, und sollen das auch: andernfalls würde es nur darum gehen, dass deren Herstellerfirmen schneller mehr Profit machen, dies auf Kosten der menschlichen Sicherheit) Regeln für das Erlaubnis sind, auch bei Einschränkung auf bestimmten Strecken, zu definieren</u></p>		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Es kann nur genügend Sicherheit dann geben, wenn die Fahrt total automatisiert und trainiert bis zu einem Sicherheitsgrad, der wesentlich höher als bei menschlichen Fahrern ist, und das Training zu diesem Zweck darf nicht auf eigentlichen Strassen, sondern virtuell stattfinden. Es mag ein längere Entwicklungsphase erfordern, ist aber nötig, um die Sicherheit und Ruhe der Menschen zu gewähren. Verfügbare Daten aus tatsächlichem Verkehrsverhalten auf Strassen und aus menschlicher Fahrt schon bekannter zahlreichen vergangenen Unfällen können, wenn anonymisiert, dazu eingesetzt werden.</u> <u>Die Privacy der Daten ist im Artikel gar nicht erwähnt!</u>		
6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Um Lücken aufzudecken wäre es hilfreich, Kenntnis vom Gedankensprozess zu haben, der zur vorgeschlagenen Liste geführt hat. Es sieht so aus, dass hier nur die rein fahrzeug-interne Prozesse aufgelistet sind.</u> <u>Allerdings, wie schon unter Nummer 3 formuliert scheint die jederzeitige Bereitschaft zum Führungstransfer, die hier in Frage ist, kaum erfüllbar zu sein.</u> <u>Siehe betreffend Kompetenzen ebenfalls die Antwort zur Frage Nummer 3.</u>		
7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Die genannten Zuverlässigkeit, Integrität und Datenschutz scheinen per heute unerreichbar zu sein. KI Systeme sind in gewissen Fällen durch visuellen Fallen, auch wenn nicht cyber-attackiert, verleitbar.</u>		

<p>8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)</p>			
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p><u>Das würde die Sicherheit der Menschen beeinträchtigen, oder, wenn die Strassen in dieser Zeit nicht anderwertig angewendet werden, was jedoch die Zielerreichung einer AI-Ausbildung verhindern würde, die Bewegungsfreiheit der Menschen einschränken.</u> <u>Ich bitte stattdessen dringend, das Potential virtueller Training und Simulation, obschon basiert auf echten Daten, die auf Strassen (ohne automatisiertes Fahren) gesammelt worden sind, gänzlich auszuschöpfen, und Zulassungen trotz ökonomischem Druck nicht zu früh zu erteilen.</u></p>			

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Innovationsfinanzierung findet schon sonst statt (Innosuisse und viel mehr). Hier müssten die Bedingungen und der genaue Zweck klar beschrieben werden, um eine Entscheidung seitens Bevölkerung zu ermöglichen.</u> <u>Darüber hinaus, wenn Spezifikationen der Infrastruktur (zB Zebrastreifen) nicht mehr von Bund und Kantonen hergestellt zu werden drohen, ist eine anschliessende staatliche Finanzierung desto mehr „verkehrt“!</u>		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Weder für Menschen noch für automatisierte Fahrtanwendungen.</u>		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Bitten um mehr Information betreffend Use Cases, die hier in Frage kommen.</u>		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Zu welchem Zweck?</u>		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Zu welchem Zweck?</u>		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Zu welchem Zweck?</u>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Zu welchem Zweck?</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Zu welchem Zweck?</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Zu welchem Zweck?</p>		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>In welchen Fällen? Gibt es eine Basis für die Sicherheit der anderen Personen und die Auswirkung auf der menschlichen Ruhe und die Umwelt?</u>		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung sind keine Privatsache.</u>		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Zu welchem Zweck?</u>		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Zu welchem Zweck?</u>		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Nein: wenn dies Fahrten von automatisierten Fahrzeugen betrifft.</u>		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Nein: wenn dies Fahrten von automatisierten Fahrzeugen betrifft. Der entsprechende Vertrag mit Liechtenstein müsste auch angepasst werden, um der Fall einer grenzüberschreitenden automatisierten, oder teilautomatisierten Fahrt auszuschliessen.</u>		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Nicht wenn dies Fahrten von automatisierten Fahrzeugen betrifft, und internationale Verträge haben auch sonst eine weiterführende Signifikanz als Anwendungen in den gleichen Feldern inland.</u></p>		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p><u>Bei automatisierten oder teilautomatisierten Fahrten: nicht der Halter sondern der Produzent und dessen Mitarbeiter, die an der Entwicklung und Produktion vom System gearbeitet haben, sollen haften. Wenn Systeme teils in der Infrastruktur eingebettet sind, dann haften auch die Produzenten und Mitarbeiter in der Infrastruktur. Diese unabhängig davon, ob betroffene KI transparent (explainable, auditable) sind oder nicht.</u></p> <p><u>In nichtautomatisierten Systemen wäre es leider im übrigen sinnvoller, dass die Fahrer, nicht die Halter, haften.</u></p>		

Par courriel : svg@astra.admin.ch

Conseils et support juridique
Affaire traitée par : Pierrette Eberhard

T +41 21 632 11 10
D +41 21 632 14 51
F +41 21 632 11 19
C Juridique@fve.ch

Notre réf : DEY/PED
Votre réf :

Tolochenaz, le 29 octobre 2020

Consultation relative à la révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

Madame, Monsieur,

Pour faire suite à la consultation citée en exergue, nous vous informons que la Fédération vaudoise des entrepreneurs n'a pas de remarque particulière à formuler concernant la consultation relative à la révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre.

Fondée en 1904, la Fédération vaudoise des entrepreneurs (FVE) est la plus importante association patronale de la construction dans le canton de Vaud. Elle réunit les métiers du gros œuvre, du second œuvre et de la construction métallique, soit près de 2'800 entreprises, ce qui représente environ 23'000 travailleurs.

En vous remerciant de nous avoir consultés nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

David Equey

Directeur adjoint



Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input checked="" type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Daniel Schriber, Gulmstrasse 62, 6315 Oberägeri
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

A) Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses von Strassenfahrzeugen

1. Grundsätzliche Zustimmung

1. Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, dass die Vorschriften der EU zur Reduktion der CO ₂ -Emissionen und zur Verbesserung der Sicherheit von schweren Nutzfahrzeugen übernommen werden (verbesserte neue Führerkabinen, längere Heckspoiler und Gewichtskompensation für alternative und emissionsfreie Antriebe von bis zu dreiachsigen Motorfahrzeugen und allen daraus gebildeten Anhängerzügen)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Schweiz, im Gegensatz zur EU, auch bei vier- und fünfsichtigen Lastwagen das Mehrgewicht alternativer Antriebe (max. 1 Tonne, bei emissionsfreien Antrieben max. 2 Tonnen) kompensiert werden kann?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Schweiz, anders als in der EU, zudem bei wasserstoffbetriebenen Lastwagen, Sattelschleppern und Sattelzügen auch die Mehrlänge der Wasserstoffspeicher kompensiert werden kann?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die im Gesetz festgelegten höchstzulässigen Gewichte von 40 bzw. 44 Tonnen im kombinierten Verkehr und die Höchstlänge von 18,75 Meter auf der Basis von Artikel 106 Absatz 5 SVG im Rahmen einer befristeten Regelung bereits erhöht, bevor die vorgeschlagene Änderung des Gesetzes, die ihm die Kompetenz zu einer unbefristeten Regelung gibt (siehe Art. 9 Abs. 2 ^{bis} der Vorlage zum SVG), beschlossen ist? (Hinweis: Es darf ausschliesslich das Mehrgewicht alternativer Antriebe bzw. die Mehrlänge aerodynamischer Elemente zur Verbesserung der CO ₂ -Effizienz kompensiert werden, ohne Erhöhung der Ladekapazität.)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass Lastwagen mit alternativen Antrieben bis zu einem Gesamtgewicht von max. 4,25 Tonnen künftig nicht mehr als Lastwagen, sondern als Lieferwagen (leichte Motorwagen) eingeteilt werden und für sie sämtliche Verwendungsregeln der bisherigen Lieferwagen gelten sollen (Förderung alternativer Antriebssysteme zur Reduktion der CO ₂ -Emissionen)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS)

Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

2.1. Verlängerte aerodynamische Führerkabinen

6. Sind Sie damit einverstanden, dass aerodynamisch und sicherheitstechnisch optimierte Führerkabinen von Lastwagen und Sattelschleppern die dafür erforderliche grössere Länge aufweisen dürfen? (Art. 94 Abs. 1 ^{ter} Bst. a E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2.2. Über das Heck herausragende Spoiler für schwere Nutzfahrzeuge

7. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Nutzfahrzeuge Heckspoiler mit Überlänge zur aerodynamischen Optimierung und Verbesserung der CO ₂ -Effizienz aufweisen dürfen? (Art. 38 Abs. 1 Bst. s und Abs. 1 ^{bis} Bst. o E-VTS)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2.3. Verwendungsregeln über das Einziehen überlanger Heckspoiler von Lastwagen und Sattelschleppern

8. Sind Sie damit einverstanden, dass über die maximal zulässige Fahrzeuglänge herausragende Heckspoiler zur Verbesserung der CO ₂ -Effizienz nur auf Strassen ausgeklappt bzw. ausgefahren werden dürfen, auf denen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt? (Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmender in Agglomerationen) (Art. 58 Abs. 6 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2.4. Kompensation der Länge von Wasserstofftanks

9. Sind Sie damit einverstanden, dass wasserstoffbetriebene Lastwagen und Sattelschlepper und daraus gebildete Anhängerzüge in der Schweiz die Länge ihrer Wasserstoffspeicher kompensieren können und die dafür erforderliche Mehrlänge aufweisen dürfen? (Art. 94 Abs. 1 ^{ter} Bst. b E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2.5. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben ein Mehrgewicht bis zu 1 Tonne aufweisen dürfen? (Hinweis: Zum Schutz der Strassen wird keine Erhöhung der Achslasten erlaubt) (Art. 95 Abs. 1 ^{bis} und 1 ^{ter} E-VTS und Art. 67 Abs. 1 ^{ter} und 1 ^{quater} E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2.6. Kompensation des Mehrgewichts emissionsfreier Antriebe

11. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit emissionsfreien Antrieben ein Mehrgewicht bis zu 2 Tonnen aufweisen dürfen? (Hinweis: Zum Schutz der Strassen wird keine Erhöhung der Achslasten erlaubt) (Art. 95 Abs. 1 ^{bis} und 1 ^{ter} E-VTS und Art. 67 Abs. 1 ^{ter} und 1 ^{quater} E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verkehrszulassungsverordnung vom 27.10.1976 (VZV)

3.1. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe bei Lieferwagen und Wohnmobilen, welche die Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen nur wegen des Mehrgewichts des alternativen Antriebssystems überschreiten

12. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit Alternativantrieb und Gesamtgewicht von über 3,50 Tonnen bis 4,25 Tonnen und entsprechende Anhängerzüge mit einem Führerausweis der Kategorie B oder BE geführt werden dürfen? (Art.4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 und Bst. h E-VZV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass alternativ angetriebene, schwere Wohnmotorwagen mit Gesamtgewicht über 3,50 Tonnen bis 4,25 Tonnen und entsprechende Anhängerzüge künftig mit einem Führerausweis der Kategorie B oder BE geführt werden dürfen (Förderung alternativer Antriebssysteme zur Verminderung der CO ₂ -Emissionen)? (Art.4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 und Bst. h E-VZV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Straßenfahrzeuge (VTS)

Arbeits- und Ruhezeitverordnung vom 19. Juni 1995 (ARV 1)

4.1. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe bei Lieferwagen und Wohnmobilen, welche die Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen nur wegen des Mehrgewichts des alternativen Antriebssystems überschreiten

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass die Ausnahmen betreffend Arbeits- und Ruhezeitvorschriften für Lieferwagen mit alternativen Antrieben und einem Gesamtgewicht über 3,50 Tonnen bis max. 4,25 Tonnen sowie damit gebildeten Anhängerzügen gewährt werden sollen? <i>Art. 4 Abs. 2 Bst. j E-ARV 1 (die Ausnahme von der Fahrtschreibereinbaupflicht ergibt sich aus dem Verordnungstext der ARV 1)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass die Definition leichter Motorwagen geändert wird, so dass Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis max. 4,25 Tonnen Gesamtgewicht als leichte Motorwagen gelten? (Hinweis: Damit gelten alle Verkehrsregeln und Signalisationen, die an das Kriterium «schwere Motorwagen» anknüpfen, für die umdefinierten Fahrzeuge nicht mehr.) <i>(Art. 10 Abs. 2 Bst. b E-VTS)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis 4,25 Tonnen Gesamtgewicht nicht dem Sonntags- und Nachtfahrverbot unterstehen sollen? <i>(Art. 91 Abs. 3 Bst. a VRV nicht mehr anwendbar als Folge der Änderung von Art. 10 Abs. 2 Bst. b und Abs. 3 E-VTS)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis max. 4,25 Tonnen Gesamtgewicht von der Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgenommen werden sollen? (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000

5.1. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe bei Lieferwagen und Wohnmobilen, welche die Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen nur wegen des Mehrgewichts des alternativen Antriebssystems überschreiten

18. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis 4,25 Tonnen Gesamtgewicht nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen sollen? (Art. 3 Abs. 1 Bst. n E-SVAV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

B) Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes

1. Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

1.1. Tragen von Schutzhelmen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig auch auf Motorfahrrädern mitgeführte Personen einen Helm tragen müssen? (Art. 3b Abs. 1 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ich frage mich, ob es für Kleinkinder entsprechend geprüfte Helme gibt bzw. wie die Definition «Helm» in diesen Fällen aussieht.		

20. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig die Lenkerinnen und Lenker aller Motorfahrräder (neu insbesondere auch auf langsamen E-Bikes und Elektrotrottinetten, ausgenommen werden lediglich motorisierte Rollstühle) einen Helm tragen müssen? (Art. 3b Abs. 2 Bst. e E-VRV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Gesetzgeber soll dem Lenker die Eigenverantwortung überlassen, wie dies auf den Skipisten auch der Fall ist. Gemäss Statistik ging die Quote der schweren Unfallverletzungen seit 2014 zurück und nahm nur 2018 wieder so weit zu, wie es die Zunahme der entsprechenden Fahrzeugzahlen annehmen lässt. Daraus eine allgemeine Tendenz abzuleiten ist statistisch unzulässig. Die derzeitigen Strategieansätze zur Förderung des öV und Verringerung des MIV gehen davon, dass man auf genau solche mietbaren Fahrzeugarten angewiesen ist. Mit einem Helmobligatorium werden solche Tendenzen torpediert und de facto verunmöglicht.		

21. Würden Sie eine Velohelmtragepflicht für Kinder bis 16 Jahre auf nicht motorisierten Velos unterstützen? (Frage ohne Änderungsvorschlag)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

1.2. Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig grundsätzlich auch Lenkende von Motorfahrrädern sowie Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen tagsüber mit Licht fahren müssen? (Art. 30 Abs. 2 E-VRV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>23. Sind Sie mit den Ausnahmen von der Pflicht, tagsüber mit Licht zu fahren, einverstanden (namentlich Fahrzeuge bis 10 km/h, z. B. motorisierte Rollstühle)? (Art. 30 Abs. 2 Bst. a – c E-VRV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

1.3. Einhaltung der allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass sich Fahrerinnen und Fahrer von Motorfahrrädern sowie von Elektro-Rikschas mit einer Breite bis 1,00 m künftig an die allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten zu halten haben? (Art. 42 Abs. 4 E-VRV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS)

2.1. Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsmesser

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorfahräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h im reinen Motorbetrieb oder mit Tretunterstützung von mehr als 25 km/h künftig mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet sein müssen? (Art. 178b Abs. 3 E-VTS)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2.2. Nachrüstungspflicht für Geschwindigkeitsmesser

<p>26. Sind Sie damit einverstanden, dass spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten der Ausrüstungspflicht auch vorher bereits in Verkehr stehende Motorfahräder mit einer Geschwindigkeitsanzeige nach Artikel 178b Absatz 3 E-VTS ausgerüstet sein müssen? (Art. 222q Abs. 1 E-VTS)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (OBV)

3.1. Mitfahren auf einem Motorfahrrad ohne Helm

<p>27. Sind Sie damit einverstanden, dass Mitfahrende auf einem Motorfahrrad ohne Helm künftig mit einer Ordnungsbusse in der Höhe von 30 Franken sanktioniert werden können? (Anhang 1 Ziff. 800.3 E-OBV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2. Mitführen eines Kindes unter 12 Jahren ohne Helm

<p>28. Sind Sie damit einverstanden, dass Personen, die Kinder unter 12 Jahren ohne Helm auf Motorfahrrädern mitführen, künftig mit einer Ordnungsbusse in der Höhe von 30 Franken sanktioniert werden können? (Anhang 1 Ziff. 601.2 E-OBV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3. Fahren ohne Licht

<p>29. Sind Sie damit einverstanden, dass Personen auf Motorfahrrädern, die tagsüber ohne Licht fahren, künftig mit einer Ordnungsbusse in der Höhe von 20 Franken sanktioniert werden können? (Anhang 1 Ziff. 604.4 E-OBV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.4. Überschreiten der allgemeinen oder signalisierten Höchstgeschwindigkeit

<p>30. Sind Sie damit einverstanden, dass für die Überschreitung der allgemeinen oder signalisierten Höchstgeschwindigkeiten durch Personen auf Motorfahrrädern künftig eine Busse in der Höhe von 30 Franken verhängt werden kann? (Anhang 1 Ziff. 625 E-OBV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.5. Fahren ohne den erforderlichen Geschwindigkeitsmesser

31. Sind Sie damit einverstanden, dass Lenkerinnen und Lenker von Motorfahrrädern mit Höchstgeschwindigkeit über 20 km/h im reinen Motorbetrieb oder elektrischer Tretunterstützung über 25 km/h, die ohne Geschwindigkeitsmesser unterwegs sind, künftig mit einer Busse in der Höhe von 20 Franken sanktioniert werden können? (Anhang 1 Ziff. 703.4 E-OBV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch: Roger Oser CEO Coop Mineraloel AG

<input type="checkbox"/>	Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>	Verband	<input type="checkbox"/>	Organisation	<input type="checkbox"/>	Übrige
<p>Absender: Coop Mineraloel AG Hegenheimermattweg 65 4123 Allschwil</p>							
<p>Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch</p>							

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

<p>1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>					
<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Potential der alternativen oder emissionsfreien Antriebe ist noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Damit die künftigen, technischen Entwicklungen schnell in die Praxis umgesetzt werden können, ist eine gewisse Agilität des Regulierers erforderlich. Der politische Entscheidungsprozess für eine Änderung des SVG ginge dabei zu lange. Zustimmung zu Grundsatz: Änderungen dürfen nicht zu Erhöhung der Transportkapazitäten (konkret: Netto-Nutzlast resp. Netto Transportraum) führen – sie sind stets aus echten Umweltgründen einzuführen. Dabei ist aber dafür zu sorgen, dass stets gleich lange Spiesse für alle konventionellen Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben sichergestellt werden. 					

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: it <ul style="list-style-type: none"> Das Potential neuer ICT-Technologien – in Kombination mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben ist noch lange nicht ausgeschöpft. Ein Beitrag des Bundes an neuartigen Lösungen im Sinne von Pilot- und Demonstrationsanlagen sowie von entsprechenden Projekten oder Feldversuchen für die Erprobung neuer technologischer Entwicklungen kann zum Durchbruch von nachhaltigen Mobilitätsangeboten auch beim Schwerverkehr (z.B. Platooning) führen. 		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und j 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich einverstanden, dass die Auf- und Ablastung jederzeit möglich sein soll (d.h. unbeschränkte Anzahl von Änderungen des Gesamtgewichtes von Motorfahrzeug oder Anhänger). Die angepeilte Lösung ist allerdings kompliziert und administrativ aufwändig. Dies ist daher nur ein Zwischenschritt in die richtige Richtung. Letztlich muss es möglich sein, dass das jeweilig effektive Gesamtgewicht im LSVA-Erhebungssystem integriert wird. Eine solche fahrtenspezifische Deklaration des Gesamtgewichtes dient der Gesamteffizienz des Güterverkehrs und entlastet die kantonalen Organe vor zusätzlichen administrativen Arbeiten. 		

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Bundesrat soll auf Verordnungsstufe die Modalitäten festlegen – einerseits für den Prozess der Auf- und Ablastung und andererseits für die Integration der Lösung in das LSVA-System. |
|--|---|

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
--	--	--

	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--	--------------------------------	--	--

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
--	--	--

	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--	--------------------------------	--	--

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
---	--	--

	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--	--------------------------------	--	--

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahrunfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperren und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wir sind einverstanden, dass die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot durch den Bundesrat festgelegt werden können. Wir streben dabei jedoch keine generelle Lockerung des Nachtfahrverbotes an. Hingegen beantragen wir im Hinblick auf eine ökonomischere und ökologischere Ausgestaltung der Logistik drei Änderungen: <ul style="list-style-type: none"> a) Eine Erhöhung bei den Frischetransporten vorangehenden und nachfolgenden Leerfahrten von 30 Minuten auf 60 Minuten b) Erhöhung für den Anteil der "Nichtfrische-Ware" von 25% auf neu 50% c) Die bestehenden Regulierungen bezüglich des Transportes leicht verderblicher Lebensmittel (Frischeprodukte) sind in dem Sinne zu lockern, dass bei solchen Nacht- und Sonntagsfahrten bei der Rückfahrt mehrfach verwendbare Verpackungsmittel wie Gebinde, Paletten, Rollbehälter etc. mitnehmen können. Damit können zusätzliche Fahrten für die Rückfuhr mehrfach verwendbarer Verpackungsmittel vermieden werden 		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja, aber grundlegende Fragestellungen (Verfügungen mit Präjudiz) und generelle Änderungen der Regulierungen im Verkehrsbereich müssen stets im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens laufen. ▪ Grundsätzlich ist, wenn immer möglich eine Anhörung der betroffenen Kreise sicher zu stellen (→ Brancheneinbezug auch bei Verfügungen). 		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

¹ SR 0.741.531.951.4

	Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gilt die Bestimmungen für den Güterverkehr an den Grenzen / mit anderen Ländern administrativ möglichst zu vereinfachen / zu harmonisieren – in dem Sinne: Zustimmung ▪ Dabei dürfen aber keine Ungleichbehandlungen bei der Regulierung des Schwerverkehrs entstehen (inländische vs. ausländische Transportunternehmen)
--	--

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

Zürich
05.02.2021

Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Sehr geehrter Herr Ramsauer
Sehr geehrter Herr Röhliberger
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Fachverband Sucht bedankt sich bestens für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes. Der Fachverband Sucht ist der Verband von mehr als 300 Fachorganisationen der Suchtprävention und Suchthilfe in der Deutschschweiz.

Bestandteil der angestrebten Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes ist laut erläuterndem Bericht des Bundesrats die Anpassung des 2012 von der Bundesversammlung angenommenen Verkehrssicherheitspakets «Via sicura». Zwei noch nicht umgesetzte «Via sicura»-Massnahmen, namentlich «Blackboxen» und «Alkohol-Wegfahrsperren», werden im Fragebogen zur Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes aufgeführt. Die dritte noch nicht umgesetzte Massnahme «Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen» wird im erläuternden Bericht lediglich in einer Fussnote, im Fragebogen gar nicht erwähnt. Nachfolgend wird als integraler Bestandteil unserer Antwort auf diese «Via sicura»-Massnahme (vgl. [ursprüngliche Fassung Art. 25 Abs. 3 Bst. e SVG](#)) Bezug genommen.

«Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen»

Durch Via sicura reduzierte sich die Zahl der Schwerverunfallten zwischen 2013 und 2015 um rund 100 Personen (im Schnitt 33 pro Jahr). Die aktuell noch nicht eingeführte Pflicht zur Teilnahme an einem Nachschulungskurs wird im Schlussbericht 2005 des ASTRA als Massnahme mit «sehr gutem Nutzwert» durch direkte Beeinflussung der Verkehrsteilnehmer beschrieben und würde diesen Trend weiter stützen. Die obligatorischen Nachschulungskurse sind zudem ein äusserst geeigneter Rahmen, um Personen mit einem risikoreichen Substanzkonsum oder mit einer Suchtgefährdung zu identifizieren und wenn nötig zu Hilfsangeboten zu triagieren.



Der Fachverband Sucht empfiehlt daher mit Nachdruck, an der Umsetzung der Massnahme «Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen» festzuhalten.

Die europäische [ANDREA](#)-Studie hat gezeigt, dass Kurse dann wirksam sind, wenn das Programm auf die Teilnehmenden zugeschnitten ist, etwa in Bezug auf die problematische Substanz. Die Kurse müssen so gestaltet sein, dass es sich nicht um eine reine Informationsvermittlung handelt, sondern eine Reflektion des eigenen Verhaltens erreicht wird – geleitet durch Fachpersonen, die ausgebildet sind im Umgang mit unmotivierten und kooperationsunwilligen Teilnehmenden. Die Sucht-Fachstellen in der Schweiz verfügen nicht nur über das notwendige Fachwissen gemäss ANDREA-Studie, sie sind auch gewillt, diese Aufgabe zu übernehmen. Sie bieten heute bereits die freiwilligen Kurse FiAZ- und FuD-Kurse an.

Umsetzung der Obligatorischen Nachschulungen

Es ist möglich, die Massnahme für die Kantone und Strassenverkehrsämter ressourcenschonend zu gestalten und die Organisation der Kurse, die Ausbildung und die Akkreditierung der Anbietenden zu zentralisieren und zu bündeln. So kann verhindert werden, dass sich jedes kantonale Strassenverkehrsamt einzeln mit dem jeweiligen Kursanbieter auseinandersetzen muss (und umgekehrt). Eine einzige zu gründende Geschäftsstelle könnte bei der Vereinigung der Strassenverkehrsämter gemeldet und von dieser Stelle akkreditiert werden.

Falls ein entsprechender Bedarf besteht, ist der Fachverband Sucht bereit, diese bündelnde Stelle zu sein.

Auf diese Weise würde die Verhältnismässigkeit im Sinne der nun erfolgenden Teilrevision gewahrt. Gleichzeitig ziehen die Teilnehmenden aus den Obligatorischen Nachschulungen auch tatsächlich einen Nutzen und die zukünftige Verkehrssicherheit wird erhöht.

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

Iwan Rickenbacher
Präsident

Stefanie Knocks
Generalsekretärin



Questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input checked="" type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Dr. phil. Gerda Fella Psychologue de la Circulation 1950 Sion
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

1. Acceptez-vous l'insertion dans la LCR d'une disposition selon laquelle le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée ? <i>(art. 9, al. 2^{bis}, du projet LCR)</i>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Trop dangereux		

2. Conduite automatisée

2. Approuvez-vous la définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation ? <i>(art. 25a, al. 1, du projet LCR)</i>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule visé à l'art. 31, al. 1, LCR ? (art. 25a, al. 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le conducteur est toujours responsable		

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours ? (art. 25a, al. 3, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Trop dangereux		
5. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25a, al. 4 (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25a, al. 4, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

6. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25b (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25b du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

7. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25c (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ?		
---	--	--

<i>(art. 25c du projet LCR)</i>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

8. Acceptez-vous que l'Office fédéral des routes (OFROU) puisse autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation ? <i>(art. 25d du projet LCR)</i>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ? <i>(art. 105^{bis} du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Mise en œuvre d'interventions parlementaires

3.1 Motion 15.3574 – Annulation du permis de conduire à l'essai

10. Acceptez-vous que désormais seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive ? <i>(art. 15a, al. 3 et 4, du projet LCR)</i>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le système actuel contribue à une forte prévention des délits futurs!		

3.2 Motion 13.3572 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

11. Acceptez-vous que le détenteur puisse faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès		
---	--	--

de l'autorité d'exécution cantonale ? (art. 9, al. 2 ^{bis} et 3 ^{bis} , du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3 Motion 17.3632 – Adaptation du programme Via sicura

3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards

12. Acceptez-vous que les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les « délits de chauffard » ? (art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Les situations individuelles sont très diverses et devront être prises en compte		

13. Acceptez-vous que la peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, soit abrogée ? (art. 90, al. 3, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Idem		
14. Acceptez-vous que le permis de conduire doive être retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois ? (art. 16c, al. 2, let. a ^{bis} , du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : La nature du délit peut être très différente et doit être prise en compte 12 mois au minimum, selon moi		

3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

15. Acceptez-vous qu'en cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur ne soit plus tenu de se retourner contre la personne fautive ? (art. 65, al. 3, du projet LCR)		
---	--	--

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)

16. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès de vitesse ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 1, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

17. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 2, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Autres révisions nécessaires

4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

18. Acceptez-vous qu'il soit mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? (art. 2, al. 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.2 Aménagement des passages pour piétons

19. Acceptez-vous que l'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des		
---	--	--

prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons soit abrogée ? (art. 6a, al. 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

20. Acceptez-vous que la compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations soumises à autorisation soit étendue ? (art. 52, al. 1 et 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.4 Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales

21. Acceptez-vous que la peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales ne soit désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté ? (art. 99 du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.5 Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder au cas par cas des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance

22. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers ? (art. 106, al. 2 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

23. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein ¹ ? (art. 106a, al. 1, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

24. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale ? La compétence de conclure de tels traités couvre les objets que le Conseil fédéral est autorisé à régler lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national) (art. 106a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.7 Extension de la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre aux personnes morales (modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre)

25. Acceptez-vous que la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre soit étendue aux personnes morales ? (art. 7, al. 1, du projet LAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

¹ RS 0.741.531.951.4

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns im Rahmen der «Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen» zu äussern. OBST&GEMÜSE ist ein Fahrradgeschäft in Basel, das sich auf Cargobikes (Lastenfahrräder) und Performance Bikes spezialisiert hat.

Wir möchten uns nicht zu den vorgeschlagenen Änderungen äussern, sondern zum Artikel 63 VRV, Absatz d («Fahrradfahrer über 16 Jahre dürfen mitführen: in einem Fahrradanhänger an ein- und zweiplätzigem Fahrrädern oder auf einem speziell eingerichteten Fahrrad: höchstens zwei Kinder auf geschützten Sitzplätzen»). Dieser schränkt unseres Erachtens die sinnvolle Nutzung von Cargobikes unnötig ein. Insbesondere für Familien mit mehr als zwei Kindern oder Betrieben in der Kinderbetreuung ist der Absatz d ein Grund, nicht auf ein Cargobike zu setzen. Kommt hinzu, dass die Produzenten ihre Fahrräder explizit für den Transport von mehr als zwei Kindern bauen. Der holländische Hersteller Azor Bikes (Bakfiets.nl) beispielsweise schreibt zu seinem CargoBike Classic Long: «Bei diesem Modell gibt es viele extra Möglichkeiten: eine zusätzliche Sitzbank mit Platz für 3 Kinder...».

Sinnvoll wäre es unserer Meinung nach, bei diesem Paragraphen und Absatz auf die Angaben der Hersteller zu verweisen und so die Nutzung der jeweiligen Cargobikes zu ermöglichen.

Ein weiterer Punkt betrifft Fahrradanhänger. Innovative und erprobte Lösungen sind heutzutage mit Motor, Auflaufbremse und Licht ausgestattet. Diese Anhänger können als Handwagen oder als Anhänger an einem Fahrrad eingesetzt werden. Im Handwagenbetrieb unterstützt der Motor bis 6 km/h und die Zuladung beträgt bis zu 200 kg, als Anhänger an einem Fahrrads unterstützen sie bis 25 km/h und können bis 150 kg mitführen. Sie entsprechen den europäischen Maschinenrichtlinien und unter anderem der deutschen Strassenverkehrsordnung. Sie sind eine innovative Antwort auf ökologische und ökonomische Fragestellungen der Logistikbranche und stehen mittlerweile vielerorts im täglichen Einsatz. Im schweizerischen Strassenverkehr sind sie aber noch nicht zugelassen.

Die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) schränkt hier unnötig ein und verhindert innovative und zukunftsweisende Lösungen. Eine Anpassung an die Normen der umliegenden Länder erscheint uns deshalb sinnvoll.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse

Ralph Schindel

Zürich, 04. Dezember 2020

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr und Kommunikation UVEK

Per E-Mail an
svg@astra.admin.ch



Schweizerische
Energie-Stiftung
Fondation Suisse
de l'Énergie

Sihlquai 67
8005 Zürich
Tel. 044 275 21 21

info@energiestiftung.ch
PC-Konto 80-3230-3

Stellungnahme zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ord- nungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Grundsätzlich begrüssen wir die vorgeschlagene Revision und die Absichten des Bundesrats, klimafreundliche Technologien zu stärken, und die Regelungen für das automatisierte Fahren zu erneuern. In drei Bereichen sind wir aber sehr kritisch und sehen Handlungsbedarf:

- Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit
- Massnahmen zur Förderung von Cargo-Bikes
- Massnahmen um einer potentiellen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Brunner', written in a cursive style.

Florian Brunner
Leiter Fachbereich Klima

Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit

Zurzeit ist das Velo im Trend und das soll auch so bleiben. Es ist klimafreundlich, platzsparend, leise und gesund für die NutzerInnen. Daher sollte die weitere Verlagerung zum Velo unbedingt und anhaltend gefördert werden. Mit den vorgesehenen Änderungen wird das Velofahren für Junge und für E-Bike-Fahrende aber unattraktiver, während gleichzeitig Unfällen nicht an der Quelle vorgebeugt wird. Wir sehen darin ein grosses Risiko, dass die Verkehrs-Verlagerung hin zum Velo empfindlich geschwächt statt gestärkt wird.

Wir sind gegen die Ausweitung des Helmobligatoriums, dies aus folgenden Gründen:

- **Unfälle nehmen zu, weil mehr E-Bikes auf den Strassen verkehren**
In den letzten Jahren haben die Unfälle mit Elektrovelos zugenommen. Medienberichte suggerieren, Elektrovelos seien besonders gefährlich. Das Bild täuscht. Die Unfallzahlen sind nicht im selben Mass angestiegen wie die Verkaufszahlen von E-Bikes. Die grössere Anzahl Unfälle liegt schlicht daran, dass insgesamt mehr Menschen auf dem Elektrovelo unterwegs sind und dabei erst noch längere Strecken im Vergleich zum normalen Velo zurücklegen. Relativ betrachtet ist E-Bike-fahren also keineswegs gefährlicher geworden.
- **Helmpflicht hält vom Velofahren ab**
Es ist ein erfreulicher Trend, dass dank dem E-Bike heute mehr Menschen Velofahren. Das entlastet die Strassen und ist gut fürs Klima. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen aber: Eine Helmpflicht führt ganz direkt dazu, dass weniger Menschen Velofahren. Damit riskieren wir, einen positiven und dringend nötigen Trend hin zum Velo gleich wieder zu ersticken. Dies schadet schlussendlich der Volksgesundheit und läuft den Klimazielen und dem Lärmschutz zuwider.
- **Nur scheinbar mehr Sicherheit durch Helmpflicht**
Velohelme schützen vor den Folgen eines Sturzes auf den Kopf. Bei Kollisionen wirken aber Rotationskräfte, auf welche Helme nicht oder unzureichend konzipiert sind. Velohelme bringen nicht vollkommene Sicherheit. Sie lindern die Folgen von Unfällen, vermeiden sie aber nicht.
- **Helmpflicht ist nur Symptombekämpfung**
Sicherheit wird durch gute Veloinfrastruktur erzielt. Auf niederländischen Strassen – wo die Velowege separat vom Autoverkehr geführt werden – sind rund 4x mehr Velos unterwegs. Obwohl dort die meisten ohne Helm fahren (95%), ist das Risiko auf dem Velo zu sterben drei Mal kleiner als in der Schweiz. Die Sicherheitsmassnahmen der Schweiz sollten prioritär darauf abzielen, Kollisionen zu verhindern, statt die Folgen von Stürzen zu lindern.

- **Bikesharing in Gefahr**
Die Helmpflicht wäre der Todesstoss für E-Bike-Sharing Angebote wie z.B. Publibike. Bikesharing fördert das Velofahren. In Gebieten mit Helmpflicht funktioniert Bikesharing aber nicht. Denn die Meisten haben keinen Helm dabei und wollen keinen Leihhelm nutzen.
- **Komplizierter Vollzug und Schwächung der Eigenverantwortung**
Die Helmpflicht bringt eine erhebliche Vollzugsproblematik mit sich. Die unterschiedlichen Tragpflichten für verschiedene, äusserlich kaum unterscheidbare Fahrzeugtypen einerseits und für verschiedene Altersgruppen andererseits erzeugen einen unverhältnismässigen Kontroll- und Administrativaufwand.
- **Für Jugendliche darf das Velo nicht unattraktiver werden**
Bei den Jugendlichen findet in den letzten 20 Jahren eine massive Abwendung vom Velo statt. In der Altersgruppe zwischen 13-20 fahren heute nur noch etwa halb so viele Velo wie vor 20 Jahren. Dabei ist alltägliche Bewegung wie z.B. durch das Velofahren gerade auch für Junge eine wichtige Gesundheitsfördermassnahme. Mit einer generellen Helmpflicht für Jugendliche verliert das Velo aber zusätzlich an Attraktivität.
- **Eine unverhältnismässige Massnahme**
Heute beträgt die Tragquote bei den langsamen Elektrovelos bei den Erwachsenen 67% und bei den bis 14-Jährigen ist sie mit 75% noch höher. Damit ist sie im europaweiten Vergleich bereits extrem hoch. Aus unserer Sicht steht der mögliche Sicherheitsgewinn durch ein Obligatorium in keinem Verhältnis zu den oben genannten Nachteilen und Risiken.

Aus diesen Gründen lehnen wir die Helmpflicht in allen drei vorgeschlagenen Formen ab: Sowohl für langsame E-Bikes, wie für Kinder und Jugendliche, wie auch für Mitfahrende.

Für die Erhöhung der effektiven und empfundenen Sicherheit von Velofahrenden fordern wir die Einführung eines Mindestüberholabstands von 1,5 m, überall wo das möglich ist. Zudem unterstützen wir die Zusatzforderungen der bfu bezüglich Tempo-30-Zonen und obligatorischen Nachschulungen.

Mehr Sicherheit dank Tempo 30

Fast 2/3 aller schweren Unfälle ereignen sich innerorts. Besonders schlecht geschützt sind die FussgängerInnen und VelofahrerInnen: Zwei von drei der im Jahre 2019 innerorts tödlich verunfallten Menschen waren zu Fuss, mit dem Velo oder E-Bike unterwegs.

Aktuelle Forschungsarbeiten und Erfahrungen im Ausland zeigen: Tempo 30 ist nicht nur ein wirksames und zweckmässiges Instrument zur Rettung von Menschenleben innerorts (halb so viele Unfallopfer), sondern leistet auch einen wesentlichen Beitrag für die anstehenden Herausforderungen in Städten, Agglome-

rationen und Dörfern wie Lärmbekämpfung, reales und prognostiziertes Wachstum des Fuss- und Veloverkehrs, durchgängig sichere Veloverbindungen, zunehmend ältere Verkehrsteilnehmende, Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger, weniger Trennwirkung durch Strassen, klimaverträgliche Mobilität sowie das Bedürfnis nach mehr Lebensqualität.

Für einen zweckmässigen Einsatz von Tempo 30 und den Abbau von Hürden bei der Einführung durch die Städte und Gemeinden gibt es betreffend rechtlicher Rahmenbedingungen grossen Nachholbedarf. Mittelfristig erstrebenswert ist unseres Erachtens innerorts generell Tempo 30 und besonders zu signalisieren wären Streckenabschnitte auf denen Tempo 50 zulässig ist.

Dringender Handlungsbedarf zur Förderung von Cargobikes

Wir begrüssen die Absicht des Bundesrats, den Einsatz von umweltfreundlichen Technologien insbesondere im Güterverkehr zu erleichtern. Besonders klimafreundlich, leise und platzsparend sind Cargo-Bikes. Sie haben im städtischen Güterverkehr ein sehr grosses Potential. Die geltenden Regelungen in der Schweiz erschweren aber den Einsatz von Cargo-Bikes unnötig. Dass diese Regelungen überarbeitet werden sollten ist schon seit langem bekannt. Dieser Wille wurde auch schon vom Parlament zum Ausdruck gebracht. Die nun laufende Revision würde die Chance bieten, um den Cargo-Bikes Hindernisse aus dem Weg zu räumen und die Voraussetzungen zu schaffen, dass diese ohne Wettbewerbsnachteile für städtischen Güterverkehr eingesetzt werden könnten. In der Vorlage ist in diesem Bereich jedoch nichts vorgesehen. Das ist eine verpasste Chance.

Folgende Anpassungen sind nötig, um Transporte mit Cargobikes zu erleichtern:

- **Die Gewichtslimite von 200kg ist zu tief**
Die Gewichtslimite beträgt heute in den Kategorien Motorfahrrad und Leichtmotorfahrrad 200 kg, einschliesslich der Fahrerin oder des Fahrers. Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Handelsübliche Cargobikes wiegen um die 40 kg. Mit einer Person von 90 kg verbleiben noch 70 kg Nutzlast. Das ist zu wenig, um rentabel Lieferdienste betreiben zu können.
Für die e-Cargobikes in den Kategorien Kleinmotorrad und rikschaartige Fahrzeuge erachten wir eine laufende Überprüfung der rechtlichen Forderungen als wichtig, damit die Entwicklung einer umweltfreundlichen Citylogistik nicht unnötig gebremst wird.
- **Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sind nicht zugelassen**
Für Velokurierdienste wären zudem Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll, um den Lieferservice erweitern zu können. Solche Veloanhänger sind in der Schweiz nicht zugelassen. In Europa sind sie allerdings geprüft und seit Jahren sicher und bewährt im Verkehr. Es gibt keinen Grund, weshalb sie nicht auch in der Schweiz zugelassen werden können.

- **Limite von max. 2 Kindern in Cargobikes mit geschützten Kindersitzen ist zu tief**

Heute sind europaweit Cargobikes im Einsatz, die für grössere Lasten konzipiert sind und ausreichend Platz haben, um mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, sollte sich die Limite neu nach der Anzahl gesicherter Kindersitze im Cargobike richten.

Handlungsbedarf gegen eine mögliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse

Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und müssen darum nur eine tiefe bzw. keine LSVA entrichten, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert werden sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Platzbedarf, Lärm und Stau führen und stellt eine zunehmende Gefahr für andere VerkehrsteilnehmerInnen dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-LKWs die Güter auf der Schiene energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse erfolgreich entgegenzuwirken.

Weitere Ausführungen entnehmen Sie bitte den beiden beiliegenden Fragebögen zum SVG und den Verordnungen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Schweizerische Energie-Stiftung SES Sihlquai 67 8005 Zürich
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung begünstigt die Umstellung auf elektrisch betriebene Lieferwagen. Dies ist nötig, damit der CO ₂ -Ausstoss im Güterverkehr gesenkt werden kann. Wichtig ist aber, dass die Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene absolut gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder gar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die ROLA kompatibel sein. Die Erweiterungen in den Dimensionen und Gewichten von Fahrzeugen sollen nur so weit als nötig und im Rahmen der Verhältnismässigkeit vorgenommen werden.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind mit den neuen Anpassungen im Bereich des automatisierten Fahrens einverstanden. Allerdings müssen zusätzlich Rahmenbedingungen festgelegt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzend zur Verkehrssicherheit, die nicht beeinträchtigen werden darf, darf automatisiertes Fahren auch nicht dazu führen, dass die Bewegungsfreiheit von anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Fussgänger und Velofahrer) eingeschränkt wird oder eine Verdrängung infolge Unsicherheitsgefühl stattfindet. Automatisierung muss sich den Möglichkeiten des LV anpassen und nicht umgekehrt. - Bewilligungen zum automatisierten Fahren und Fahrversuche sind mit den Zielen für einer nachhaltigen Mobilität abzustimmen und dürfen nicht im Widerspruch zu diesen stehen. - Haftungslücken müssen ausgeschlossen werden. Bei nicht abgedeckten Schäden aufgrund allfälliger Lücken in der Gesetzgebung soll der Staat mit einem Versicherungsfonds einspringen. - Ergänzend zum Fahrmodusspeicher müssen Hersteller ebenfalls verpflichtet werden Einblick in die Programmierung und Algorithmen zu gewähren, wenn sie im Sicherheitsinteresse der Öffentlichkeit liegen. Die Verpflichtung soll auch eine Kooperation bei der Auswertung bei Unfallsituationen oder Beinahe-Unfällen beinhalten. <p>Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und damit nur mit tiefer bzw. keiner LSVA-Pflicht bestückt, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Lärm und Stau führen und stellt eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-LKWs die Güter auf der Schiene energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.</p>		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann?

<i>(Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Entwicklung Richtung Automatisierung - die unabhängig von der Schweiz stattfindet - bringt nebst allen Risiken auch Chancen für Verkehrssicherheit und Umweltschutz mit sich. Die Entwicklung hin zu einer stärkeren Automatisierung wird global vorangetrieben. Es müssen deshalb die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Verantwortung der Fahrzeuglenker auch an Fahrzeug/Hersteller/Prüfer, etc. übertragen zu können. Es ist auch grundsätzlich begrüssenswert, wenn der Bundesrat in der Entwicklung eine aktive Rolle einnimmt und eine rechtliche Basis schafft, um im eigenen Land das technische Know-How aufzubauen und mit kontrollierten Versuchen ausreichend Erfahrungen zu sammeln und vom technischen Fortschritt schliesslich auch profitieren zu können.</p>		

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? <i>(Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Bemerkungen zu Punkt 3. Zudem: Fahrzeuge, die auf einer bestimmten Strecke ohne Fahrzeugführerin oder -führer verkehren können, bringen neue Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Dies birgt auch das Potential, dass heute nicht rentable Linien in peripheren Gebieten günstiger betreiben werden können, was das öV-Angebot stärken und erweitern kann.</p>		

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? <i>(Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? <i>(Art. 25b E-SVG)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

	Wir sind mit den aufgeführten Rahmenbedingungen einverstanden, sie garantieren aber noch nicht ausreichend Einblicke in die Entstehung von Unfällen. Zum Fahrmodusspeicher braucht es zusätzliche Datenspeicher (bzw. den Zugang zu den bereits erhobenen Daten), die es erlauben Rückschlüsse zur Funktionsweise des Automatisierungssystems zu machen.
--	--

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja. Solche Versuche sind wichtig für die Schaffung von Know How im Bereich der Automatisierung. Wir befürworten deshalb, dass dazu von den geltenden Bestimmungen abgewichen werden kann.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung muss möglichst missbrauchs-sicher umgesetzt werden. Andernfalls können auf diese Weise LSVA Zahlungen vermieden werden, wenn das Fahrzeug kurzfristig weniger schwere Ladungen mitführt und dadurch das Gewicht ändert, jedoch dann zeitweise doch vollbeladen fährt. Ob das Fahrzeug aber voll beladen ist oder halb leer fährt, führt fast zu denselben Belastungen für das Strassennetz, zu Lärmbelastung, CO2-Emissionen, etc. Daher sollen Lastwagen die in der Regel 40 t mitführen nicht von der LSVA befreit werden, nur weil sie kurzfristig weniger stark beladen sind und ihr Gewicht entsprechend anpassen. Kommt hinzu, dass heute zu wenige Schwerverkehr-Kontrollen durchgeführt werden. Um eine missbrauchs-sichere Umsetzung zu gewährleisten soll der Bund mehr Mittel in die Kontrollen investieren (welche von den Kantonen durchgeführt werden). Mindestens soll ein Monitoring eingerichtet werden.		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>			
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>			
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>			
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>			
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir möchten an dieser Stelle dringend dazu aufrufen, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Festlegung von Ausnahmen so restriktiv wie möglich handhabt.		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In der Schweiz haben bisher in den Städten Zürich und Bern Formel-E Streckenrundrennen stattgefunden. Die durchführende Firma hat nach dem Rennen in Bern Konkurs angemeldet und die Gläubiger mussten mehrere Hunderttausend Franken Verluste hinnehmen. Nach dem Konkurs ist klar, dass die Durchführung von Formel-E-Rennen in der Schweiz nur noch dann möglich ist, wenn diese durch öffentliches Geld mitfinanziert werden. Obwohl der Anlass ein Millionenpublikum erreicht hat, verpufft die Werbewirkung solcher Grossanlässe in der Regel rasch. Vergessen geht bei der Debatte um den		

	<p>wirtschaftlichen Nutzen von Events oft, dass diese nicht gratis sind, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Einschränkungen für Bevölkerung und Gewerbe. Die langen Auf- und Abbauarbeiten haben massive Auswirkungen auf das Gewerbe, den öffentlichen Verkehr und die Verkehrssicherheit. Wenn der grosse Gesamtaufwand des Formel-E Rennens mit den Transporten unzähliger Betonelementen, dem Auf- und Abbau der Fussgängerinseln, der grossen Zahl von Privatautos der Zuschauerinnen und Zuschauer, den Helikopterflügen zwecks Bildaufnahmen usw. einrechnet wird, dann stellt das Formel-E-Rennen gewiss kein Beitrag zur Reduktion der CO2-Emissionen dar, nur weil man sich dadurch einen Werbeeffect für Elektroautos erhofft. Wir fordern den Bundesrat auf, auf die dauerhafte Bewilligungsmöglichkeit von Streckenrundrennen von Formel-E-Fahrzeugen zu verzichten.</p>
--	---

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

	<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)</p>		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

	<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

	<p>23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)</p>		
--	--	--	--

¹ SR 0.741.531.951.4

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf.
(Art. 106a Abs. 2 E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird?
(Art. 7 Abs. 1 E-OBG)

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Bundesamt für Strassen
3003 Bern

per E-Mail:
svg@astra.admin.ch

Bern, 07.12.2020

1 | 2

Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Stellungnahme der CDS Cargo Domizil AG

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken und für die Möglichkeit, zur im Betreff erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können. Unsere Bemerkungen zu den einzelnen Vorschlägen, Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen **entnehmen Sie bitte direkt den beiliegenden Fragebogen**.

Grundsätzlich lässt sich aus Sicht des Transportgewerbes festhalten, dass die Vorlage wichtige Anliegen des Strassengüterverkehrs aufgreift und insgesamt praktikable Lösungen vorschlägt. Vor allem die geplanten, weitreichenden Förderungsmassnahmen in Bezug auf das Gesamtgewicht von Fahrzeugen mit alternativen oder emissionsfreien Antriebssystemen sowie die Anpassungen in Bezug auf die Länge von Fahrzeugen mit aerodynamisch günstiger Formgebung oder mit Wasserstoff/Brennstoffzellenantrieb befürworten wir. Diese Massnahmen werden dazu beitragen, die Bereitschaft der Fahrzeughalter für Investitionen in alternative Fahrzeugkonzepte zu erhöhen.

Dennoch möchten wir gleichzeitig auf die (nicht nur von der ASTAG vertretene) Technologieneutralität betreffend Antriebssysteme aufmerksam machen, denn sie wird in den hier vorgeschlagenen SVG- und Verordnungsrevisionen nur teilweise angegangen. Technologieneutral bedeutet, dass es unerheblich ist, mit welcher Technologie das Ziel, insbesondere das CO₂-Reduktionsziel, erreicht wird. Ausschlaggebend ist einzig, dass die Energie aus sauberer und regenerativer, heisst aus nichtfossiler Quelle stammt. Erfüllt ein Antriebssystem diese Voraussetzung, so ist es im Idealfall CO₂-neutral, und zwar gleichgültig, ob es auf flüssige Treibstoffe (Benzin, Diesel in synthetischer Form), auf Gas (CNG, LNG, LPG in Form von Biogas), Strom (Wind-, Wasser-, Sonnenkraft) oder auf Wasserstoff zurückgreift. Wir erwarten, dass dieser Aspekt ("Well to Wheel") künftig mehr Beachtung erfährt und geeignete Förderungsmassnahmen ergriffen werden – selbstverständlich mit Augenmass und ohne die nach wie vor in grosser Zahl verbreiteten, ständig weiterentwickelten, konventionellen Antriebssysteme zu benachteiligen und mithin die Schweizer Wirtschaft zu schädigen!

Ansonsten bedanken wir uns für die weitsichtigen Umsetzungsvorschläge des Bundesrates – speziell auch was die vorbereitenden gesetzlichen Massnahmen zur Regulierung des automatisierten Fahrens anbelangt – und hoffen, dass unsere Anliegen sowohl in der Botschaft ans Parlament als auch in den Ausführungsverordnungen Berücksichtigung finden.

Freundliche Grüsse

CDS Cargo Domizil AG

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, connected strokes that form a stylized name.

Ulrich Remund
Geschäftsführer

Beilagen:

- Fragebogen SVG
- Fragebogen Verordnungen



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: CDS Cargo Domizil AG Murtenstrasse 85 3008 Bern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Sieben Jahre nach der Einreichung ist die Umsetzung dieser Motion überfällig!</p> <p>Wie in den Erläuterungen ausgeführt (vgl. S. 16, Ziff. 1.3.2.2), müssen die Modalitäten für eine unkomplizierte Ab- und Auflastung nun auf Verordnungsstufe festgelegt werden. Weshalb dies im vorliegenden SVG- Revisionspaket, das ja eine Änderung der VTS mitumfasst, nicht gleichzeitig getan wird, können wir nicht nachvollziehen.</p> <p>Antrag: Die Modalitäten der Ab- und Auflastung sind in die aktuelle VTS-Revision (oder an anderer, passender Stelle) aufzunehmen. Leitschnur und von zentraler Bedeutung ist die unkomplizierte, rasche und kostengünstige Umsetzung der Gesamtgewichtsänderung. Zudem muss – natürlich in Rücksicht auf die noch zu beschliessende und in Kraft zu setzende SVG-Grundlage – eine möglichst rasche Inkraftsetzung der Ausführungsbestimmungen angestrebt werden, damit die Transportbranche von den Verbesserungen umgehend profitieren kann.</p>		

--	--

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahrunfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Wie im erläuternden Bericht erwähnt, spricht heute mit Blick auf die Verkehrssicherheit nichts mehr gegen die Durchführung von Rundstreckenrennen mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Deshalb gehen wir davon aus, dass nicht nur E-Rennen bewilligungsfähig sind, sondern auch Rennen mit ausschliesslicher oder zumindest teilweiser verbrennungsmotorischer Antriebstechnologie (Hybrid, Gas, Wasserstoff etc.). Das Erfordernis des Umweltschutzes gemäss Art. 53 Abs. 1 E-SVG stünde solchen Rennen jedenfalls nicht entgegen.</p>		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aus sachlichen und verfahrensökonomischen Gründen unterstützen wird die Änderungskompetenz des Bundesrats für die im E-SVG namentlich aufgelisteten internationalen Abkommen.</p> <p>Äusserst wichtig im Zusammenhang mit dem Landverkehrsabkommen und für den Bundesrat nicht verhandelbar ist das Kabotageverbot. Es ist unantastbar, was in Art. 106a Abs. 3 E-SVG denn auch eindeutig zum Ausdruck kommt. Daran muss unbedingt festgehalten werden, andernfalls – Absatz 3 findet in der vorgeschlagenen Form nicht Eingang in die Botschaft ans Parlament – wir Art. 106a E-SVG integral ablehnen.</p> <p>Die Möglichkeit einer Kompetenzdelegation des Bundesrates ans ASTRA (Art. 106a Abs. 4 E-SVG) erachten wir jedoch als zu weitreichend und als zu offen formuliert, insbesondere was den zweiten Satz betrifft ("Er [der Bundesrat] berücksichtigt dabei die Tragweite der Änderungen"). Immerhin geht es hier um bedeutsame völkerrechtliche Verträge, für deren Abschluss und Anpassungen die verfassungsmässigen Zuständigkeiten (vgl. Art. 166 BV) nicht ohne Not durchbrochen werden dürfen.</p> <p>Antrag: Art. 106a Abs. 4 E-SVG streichen.</p>		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per Email an: svg@astra.admin.ch

Bern, 07.12.2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrter Herr Huonder
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Förderverein H2 Mobilität Schweiz bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Revisionspaket Strassenrecht. Die Mitglieder der Fördervereins H2 Mobilität Schweiz betreiben in der Schweiz mehr als 2'000 Tankstellen und setzen über 4'000 schwere Nutzfahrzeuge ein. Dadurch sind sie in der Lage, Schritt für Schritt auf diese neue Technologie umzustellen, Wasserstofftankstellen zu realisieren und einen entsprechenden H2-Fahrzeugpark in der Schweiz einzuführen.

Der Verein H2 Mobilität Schweiz bezweckt die Förderung eines sauberen, CO₂-emissionsfreien, motorisierten Individualverkehrs in der Schweiz und die Implementierung der Technologie der Brennstoffzellen im Strassenverkehr auf privatwirtschaftlicher Basis. Dies geschieht durch die Förderung eines Mobilitätssystems auf der Basis von grünem Wasserstoff als Energieträger und der Verbreitung der Technologie der Wasserstoff-Mobilität sowie entsprechender Standards. Insbesondere unterstützt der Verein den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von kostendeckend betriebenen Wasserstofftankstellen in der Schweiz auf der Basis von erneuerbaren Energien.

Der Förderverein H2 Mobilität begrüsst ausdrücklich die Vernehmlassungsvorlage. Das Revisionspaket spezifiziert einen praxisgerechten, technologieneutralen Regulierungsrahmen für alternative Antriebsformen. Der Förderverein H2 Mobilität äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung nur zu Fragen und Aspekten, welche die Förderung umweltfreundlicher Technologien betrifft.

Der Förderverein H2 Mobilität Schweiz bedankt sich für die Berücksichtigung seiner Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung des Revisionspakts zum Strassenverkehrsrecht.

Freundliche Grüsse



Jörg Ackermann
Präsident
Förderverein H2 Mobilität



Daniel Hofer
Vizepräsident
Förderverein H2 Mobilität

Beilagen


- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes
- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>	Verband	<input type="checkbox"/>	Organisation	<input type="checkbox"/>	Übrige
<p>Absender: Förderverein H2 Mobilität Schweiz Spitalgasse 5, 8001 Zürich info@h2mobilitaet.ch +41 44 218 50 28</p> <p style="text-align: right;"><i>SV i.v. 7/12/20</i> </p>							
<p>Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch</p>							

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

<p>1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Potential der alternativen oder emissionsfreien Antriebe ist noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Damit die künftigen, technischen Entwicklungen schnell in die Praxis umgesetzt werden können, ist eine gewisse Agilität des Regulierers erforderlich. Der politische Entscheidungsprozess für eine Änderung des SVG ginge dabei zu lange. Zustimmung zu Grundsatz: Änderungen dürfen nicht zu Erhöhung der Transportkapazitäten (konkret: Netto-Nutzlast resp. Netto Transportraum) führen – sie sind stets aus echten Umweltgründen einzuführen. Dabei ist aber dafür zu sorgen, dass stets gleich lange Spiesse für alle konventionellen Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben sichergestellt werden. 		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: it <ul style="list-style-type: none"> Das Potential neuer ICT-Technologien – in Kombination mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben ist noch lange nicht ausgeschöpft. Ein Beitrag des Bundes an neuartigen Lösungen im Sinne von Pilot- und Demonstrationsanlagen sowie von entsprechenden Projekten oder Feldversuchen für die Erprobung neuer technologischer Entwicklungen kann zum Durchbruch von nachhaltigen Mobilitätsangeboten auch beim Schwerverkehr (z.B. Platooning) führen. 		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und j 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich einverstanden, dass die Auf- und Ablastung jederzeit möglich sein soll (d.h. unbeschränkte Anzahl von Änderungen des Gesamtgewichtes von Motorfahrzeug oder Anhänger). Die angepeilte Lösung ist allerdings kompliziert und administrativ aufwändig. Dies ist daher nur ein Zwischenschritt in die richtige Richtung. Letztlich muss es möglich sein, dass das jeweilig effektive Gesamtgewicht im LSVA-Erhebungssystem integriert wird. Eine solche fahrtenspezifische Deklaration des Gesamtgewichtes dient der Gesamteffizienz des Güterverkehrs und entlastet die kantonalen Organe vor zusätzlichen administrativen Arbeiten. 		

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> Der Bundesrat soll auf Verordnungsstufe die Modalitäten festlegen – einerseits für den Prozess der Auf- und Ablastung und andererseits für die Integration der Lösung in das LSVA-System. |
|--|---|

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
---	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja, aber grundlegende Fragestellungen (Verfügungen mit Präjudiz) und generelle Änderungen der Regulierungen im Verkehrsbereich müssen stets im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens laufen. ▪ Grundsätzlich ist, wenn immer möglich eine Anhörung der betroffenen Kreise sicher zu stellen (→ Brancheneinbezug auch bei Verfügungen). 		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gilt die Bestimmungen für den Güterverkehr an den Grenzen / mit anderen Ländern administrativ möglichst zu vereinfachen / zu harmonisieren – in dem Sinne: Zustimmung ▪ Dabei dürfen aber keine Ungleichbehandlungen bei der Regulierung des Schwerverkehrs entstehen (inländische vs. ausländische Transportunternehmen) 		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

¹ SR 0.741.531.951.4

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	



Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
3003 Berne

Par courrier électronique à : svg@astra.admin.ch

Puidoux, le 3 décembre 2020

Madame la Présidente de la Confédération,
Madame, Monsieur,

En date du 12 août 2020, vous nous avez invités à nous prononcer dans le cadre de la révision partielle de la loi sur la circulation routière. Nous vous remercions vivement de nous associer à cette procédure de consultation et vous transmettons nos observations, comme demandé, par courrier électronique.

La Fédération romande des écoles de conduite est active dans le domaine de l'enseignement de la conduite depuis 1946 et s'investit dans tout ce qui se rapporte à la sécurité routière, la formation des conducteurs et des moniteurs de conduite tout en étant soucieuse du respect de l'environnement également.

Nous soutenons l'adaptation de la LCR pour l'arrivée des véhicules autonomes et souhaitons vivement que tout soit mis en œuvre pour maintenir le niveau de sécurité actuel sur les routes suisses. Cette transition vers des véhicules plus autonomes ne doit en aucun cas entacher les efforts réalisés durant les dernières décennies.

Le facteur humain reste la principale cause des accidents de la circulation routière et l'autonomisation complète et fiable des véhicules va prendre encore plusieurs années. Durant cet intervalle, l'être humain doit rester au centre de l'attention et ne pas céder toute son importance aux développements technologiques.

A cet effet, nous soutenons les amendements proposés par notre association sœur, l'ASMC, dans son courrier du 26 novembre, annexé à sa prise de position concernant ladite consultation.

Nous souhaitons également insister sur l'importance de l'être humain dans la survenance des accidents de la circulation. Il est important que les formations, initiale et continue, des conducteurs soient consolidées et exigées tout au long de la vie comme cela est le cas dans tous les autres domaines d'activités impliquant l'être humain.

En vous remerciant par avance de tenir compte de nos remarques et commentaires, nous vous adressons, Madame la Présidente de la Confédération, Madame, Monsieur, nos respectueuses salutations.

Fédération Romande
des Ecoles de Conduite
Le Directeur

J.-B. Chassot

Annexe : prise de position FRE



Questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Fédération romande des écoles de conduite
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

1. Acceptez-vous l'insertion dans la LCR d'une disposition selon laquelle le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée ? <i>(art. 9, al. 2^{bis}, du projet LCR)</i>
<input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : La Fédération romande des écoles de conduite rejette l'introduction générale d'une telle disposition pour des raisons de sécurité routière. Pour la plupart, les titulaires des permis de conduire actuels n'ont pas l'expérience nécessaire pour conduire en toute sécurité des véhicules de dimensions et de poids plus importants sans avoir suivi une formation complémentaire à la conduite, notamment en termes de dynamique de conduite, de distance de freinage, d'anticipation, etc. Des problèmes se poseront en matière d'application et de contrôle routier (système automatique), de sorte que l'on ne peut exclure une inégalité de traitement. De nouvelles distorsions de concurrence apparaîtront. Tous ces éléments l'emportent finalement sur les avantages écologiques qui sont susceptibles de se présenter d'une manière ou d'une autre dans un avenir proche du fait des progrès technologiques et de l'évolution sociale. Il est donc absolument insensé d'assouplir une limite qui a été clairement établie depuis des années (jusqu'à 3,5 t = véhicules légers / plus de 3,5 t = véhicules lourds) et de créer une confusion.

2. Conduite automatisée

2. Approuvez-vous la définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation ? (art. 25a, al. 1, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule visé à l'art. 31, al. 1, LCR ? (art. 25a, al. 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Les conducteurs doivent conserver la maîtrise de leur véhicule. Ils doivent pouvoir en tout temps reprendre les commandes du véhicule même si une défaillance technique devait survenir et également pour toute autre raison. Une formation appropriée en fonction du niveau d'automatisation doit être imposée.</p> <p>Il n'existe pas encore de normes uniformes concernant les essais dans le trafic relatifs à l'homologation des véhicules automatisés. Ceci est dû aux diverses situations juridiques dans les différents pays, mais surtout à la reconnaissance de la convention de Vienne sur la circulation routière. Cette convention, élaborée par la conférence des Nations unies à Vienne (1968), stipule que le conducteur doit toujours avoir le contrôle total de son véhicule. Cette réglementation dans sa version originale n'aurait pas été compatible avec les véhicules autonomes. C'est pourquoi la Convention de Vienne a été complétée à son article 8 pour que les systèmes automatisés soient autorisés, à condition qu'ils puissent être désactivés par le conducteur à tout moment. Désormais, les systèmes qui influencent la conduite d'un véhicule sont autorisés, à condition qu'ils puissent être désactivés par le conducteur à tout moment. L'amendement est entré en vigueur le 23 avril 2016.</p> <p>Comme on peut supposer que ces dispositions seront également davantage libéralisées et adaptées au progrès technologique, il est impératif que le droit suisse soit également adapté à cet égard : La responsabilité ne peut plus rester du seul ressort du conducteur si le véhicule intervient de manière indépendante.</p> <p>On peut supposer que ces dispositions seront également davantage libéralisées et adaptées au progrès technologique. Tant que ce n'est pas le cas et qu'elle ne sait pas plus clairement dans quelle direction vont les dispositions internationales, la Fédération romande des écoles de conduite s'oppose à une adaptation du droit suisse et donc à tout assouplissement de l'obligation de contrôle pour les conducteurs. Faire cavalier seul n'a absolument aucun sens et ne ferait que créer des incertitudes qui pourraient mettre en danger la sécurité routière. De ce point de vue, il est irresponsable de faire des conducteurs suisses des "cobayes", pour ainsi dire, juste pour pouvoir se vanter d'être des pionniers sur la scène internationale.</p> <p>La Fédération romande des écoles de conduite demande donc que cet aspect soit reporté à une révision ultérieure. On peut très bien imaginer que le droit suisse devra</p>		

	également être adapté à cet égard à une date ultérieure, pour autant qu'il y ait un accord international sur la voie à suivre et les conséquences juridiques qui en découlent (questions de responsabilité).
--	--

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours ?
(art. 25a, al. 3, du projet LCR)

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
------------------------------	---	---

Remarques / proposition d'amendement :

Compte tenu des innombrables ambiguïtés décrites au point 3, la Fédération romande des écoles de conduite ne peut accepter que ces compétences soient simplement déléguées au Conseil fédéral.

En outre, dans un premier temps, il conviendrait de définir clairement, pour des questions de sécurité routière, que ces exigences en matière d'autorisation ne soient pas généralisées et qu'elles ne s'appliquent qu'à certains itinéraires.

5. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25a, al. 4 (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ?
(art. 25a, al. 4, du projet LCR)

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
------------------------------	---	---

Remarques / proposition d'amendement :

La Fédération romande des écoles de conduite approuverait néanmoins cette proposition pour autant que les conditions minimales suivantes soient exigées :

- 1 que le conducteur ait réussi un examen de conduite d'un véhicule autonome certifiant de sa capacité à agir en fonction du niveau d'autonomisation ;
- 2 que le traitement des données soit protégé ;
- 3 que la sécurité routière, notamment en lien avec les partenaires vulnérables, soit en tout temps garantie.

6. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25b (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ?
(art. 25b du projet LCR)

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

Remarques / proposition d'amendement :

7. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25c (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ?
(art. 25c du projet LCR)

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

8. Acceptez-vous que l'Office fédéral des routes (OFROU) puisse autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation ? (art. 25d du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>La Fédération romande des écoles de conduite peut accepter de déroger aux dispositions applicables à des fins d'essai, à condition que des conditions claires et restrictives soient établies pour les dérogations et que celles-ci soient strictement limitées dans le temps et dans l'espace. Il doit également être clairement établi que des dérogations aux dispositions applicables ne peuvent être accordées à des secteurs d'activité concernés par de telles dérogations qu'après consultation et avec l'accord des organisations professionnelles. Nous considérons qu'il s'agit là de la "condition sine qua non".</p>		

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ? (art. 105 ^{bis} du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Mise en œuvre d'interventions parlementaires

3.1 Motion 15.3574 – Annulation du permis de conduire à l'essai

10. Acceptez-vous que désormais seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive ? (art. 15a, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Le système actuel ne respecte pas la proportionnalité et les conséquences sont graves. Lorsque le permis de conduire probatoire expire, un examen psychologique est obligatoire, une période d'attente d'un an est exigée avant de pouvoir demander un nouveau permis d'élève et tout le cursus doit être repris à zéro. Il est justifié que le permis probatoire ne devienne caduc que si des infractions graves et moyennement graves ont été commises.</p>		

3.2 Motion 13.3572 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

11. Acceptez-vous que le détenteur puisse faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès de l'autorité d'exécution cantonale ? (art. 9, al. 2 ^{bis} et 3 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3 Motion 17.3632 – Adaptation du programme Via sicura

3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards

12. Acceptez-vous que les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les « délits de chauffard » ? (art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

13. Acceptez-vous que la peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, soit abrogée ? (art. 90, al. 3, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

14. Acceptez-vous que le permis de conduire doive être retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois ? (art. 16c, al. 2, let. a ^{bis} , du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>La Fédération romande des écoles de conduite est convaincue que ce n'est pas le niveau de la peine qui est déterminant pour qu'un « chauffard » tire ou non les leçons nécessaires de son infraction. Les délinquants doivent plutôt être directement confrontés aux conséquences (éventuelles) de leurs actes. A cet égard, nous souhaiterions populariser l'idée de base de l'initiative parlementaire du CN Jean-Pierre Grin (18.431), loi sur la circulation routière. Revenir à des sanctions en</p>		

<p><i>proportion avec les délits, afin d'éviter des conséquences dramatiques tant professionnelles que familiales, et compléter l'article 17, al. 1 et al 1bis comme suit :</i></p> <p>Le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire, retiré pour une durée déterminée en cas d'infraction légère ou moyennement grave peut être restitué si la personne concernée a suivi un des cours d'éducation routière reconnus par l'autorité. En cas de récidive au sens des articles 16a alinéa 2 et 16b alinéa 2 lettres b à f LCR, la durée minimale du retrait ne peut être réduite.</p> <p>Le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire, retiré pour une durée déterminée en cas d'infraction grave ou de récidive peut être restitué au plus tôt trois mois avant l'expiration de la durée prescrite du retrait si la personne concernée a suivi un des cours d'éducation routière reconnus par l'autorité. La durée minimale de retrait du permis ne peut être réduite.</p> <p>Cette approche de la réinsertion se fonde sur des considérations pratiques de sécurité et sur la longue expérience des moniteurs d'auto-école, selon laquelle le recyclage pour les infractions mineures et moyennes au code de la route a un effet plus durable et est plus fructueux que les mesures purement répressives (amendes, retrait limité du permis de conduire). L'objectif de la formation est d'influencer directement l'attitude et le comportement des contrevenants en créant une prise de conscience et une compréhension de leur infraction. C'est le seul moyen de leur permettre de modifier efficacement leur comportement afin d'améliorer la sécurité routière.</p> <p>La reconversion pour les infractions mineures et/ou modérées au code de la route a déjà fait ses preuves dans d'autres pays. L'expérience en Angleterre et au Pays de Galles, par exemple, a montré que la reconversion est très efficace. "L'évaluation de l'impact du cours national de sensibilisation à la vitesse" de l'université de Leeds montre que la participation aux cours de recyclage a effectivement contribué davantage à la réduction des excès de vitesse que les amendes ou autres mesures punitives.</p> <p>L'impact de ces formations a été testé à l'aide des registres d'infractions pour excès de vitesse fournis par les forces de police pour la période 2012-2017. Les données ont été fournies pour 2,2 millions de conducteurs, dont 1,4 million ont accepté de participer à une formation.</p>
--

3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

<p>15. Acceptez-vous qu'en cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur ne soit plus tenu de se retourner contre la personne fautive ? (art. 65, al. 3, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>La Fédération romande des écoles de conduite souhaiterait d'abord une formation spécifique pour limiter ces comportements à risque et uniquement en cas de récidive l'assureur soit tenu de se retourner contre la personne fautive.</p>		

3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)

16. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès de vitesse ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 1, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : La Fédération romande des écoles de conduite est convaincue que moins de répression et plus de formation permet de limiter les comportements à risque.		

17. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 2, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : La Fédération romande des écoles de conduite est convaincue que moins de répression et plus de formation permet de limiter les comportements à risque.		

4. Autres révisions nécessaires

4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

18. Acceptez-vous qu'il soit mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? (art. 2, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Actuellement, l'interdiction de conduire le dimanche s'applique à tous les dimanches et aux jours fériés suivants : le jour de l'an, le vendredi saint, le lundi de Pâques, le jour de l'Ascension, le lundi de Pentecôte, le 1er août, le jour de Noël et le 26 décembre si Noël ne tombe pas sur un lundi ou un vendredi. Si l'un de ces jours n'est pas célébré dans un canton ou une partie d'un canton, l'interdiction de conduire le dimanche n'y est pas non plus applicable. La réglementation actuelle tient donc excessivement compte des différences régionales et culturelles, ce qui n'est plus guère utile. En outre, la Confédération a déjà la possibilité de s'en écarter dans les situations d'urgence. Dans ces conditions, il est logique de réglementer clairement ces compétences au niveau de la loi et de les transférer au Conseil fédéral. Connaissant l'explosivité		

	politique de la question dans le cadre des débats généraux sur la politique des transports et du transfert modal, nous proposons que le cadre dans lequel le Conseil fédéral peut utiliser cette compétence soit toutefois déjà défini plus précisément au niveau législatif. Dans ce contexte, il faudrait également envisager un raccourcissement général de l'interdiction de circuler la nuit (éventuellement sur les itinéraires particulièrement encombrés) afin d'alléger la charge pesant sur le trafic pendulaire du matin.
--	--

4.2 Aménagement des passages pour piétons

19. Acceptez-vous que l'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons soit abrogée ? (art. 6a, al. 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
La Confédération doit rester compétente. La diversité cantonale, voire communale, déjà très importante dans le domaine, il est absolument insensé d'encourager une nouvelle déviation à cet égard, même en termes de construction. Des réglementations et une conception uniformes des espaces routiers contribuent à une plus grande sécurité routière et facilitent la formation à la conduite.		

4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

20. Acceptez-vous que la compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations soumises à autorisation soit étendue ? (art. 52, al. 1 et 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.4 Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales

21. Acceptez-vous que la peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales ne soit désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté ? (art. 99 du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Les véhicules lents, les e-bikes, les trottinettes électriques et autres engins assimilés à des véhicules doivent être soumis à la même réglementation que les autres		

	usagers de la route. Il n'y a aucune raison de différencier les sanctions en fonction du véhicule utilisé. La même faute doit être sanctionnée de la même manière, quel que soit le véhicule.
--	---

4.5 Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder au cas par cas des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance

22. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers ? (art. 106, al. 2 ^{bis} , du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Il n'y a pas lieu de déléguer de manière générale la compétence du Conseil fédéral sans que l'on sache précisément ce que l'on entend par « cas particuliers ».		

4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

23. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein ¹ ? (art. 106a, al. 1, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

24. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale ? La compétence de conclure de tels traités couvre les objets que le Conseil fédéral est autorisé à régler lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national) (art. 106a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné

	Remarques / proposition d'amendement : Notamment la convention de Vienne.
--	--

¹ RS 0.741.531.951.4

4.7 Extension de la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre aux personnes morales (modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre)

25. Acceptez-vous que la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre soit étendue aux personnes morales ? <i>(art. 7, al. 1, du projet LAO)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per Email an: svg@astra.admin.ch

Bern, 07.12.2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrter Herr Huonder
Sehr geehrte Damen und Herren

Die IG Detailhandel Schweiz bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Revisionspaket Strassenrecht. Die IG Detailhandel Schweiz (IG Detailhandel) bringt die gemeinsamen wirtschaftspolitischen Interessen der Unternehmen Coop, Denner und Migros in den politischen Meinungsbildungsprozess ein.

Die IG Detailhandel setzt sich für die Förderung eines sauberen, CO₂-emissionsfreien, motorisierten Schwerverkehr in der Schweiz ein. Sie wirkt mit bei der Implementierung der Technologie der Brennstoffzellen im Strassenverkehr auf privatwirtschaftlicher Basis. Dabei engagiert sich die IG Detailhandel bei der Förderung eines Mobilitätssystems auf der Basis von grünem Wasserstoff als Energieträger und der Verbreitung der Technologie der Wasserstoff-Mobilität.

Insbesondere unterstützt die IG Detailhandel mit ihren Töchterunternehmen auch den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von kostendeckend betriebenen Wasserstofftankstellen in der Schweiz auf der Basis von erneuerbaren Energien.

Der IG Detailhandel begrüsst ausdrücklich die Vernehmlassungsvorlage. Das Revisionspakete spezifiziert einen praxisgerechten, technologieneutralen Regulierungsrahmen für alternative Antriebsformen. Die IG Detailhandel äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung nur zu Fragen und Aspekten, welche die Förderung umweltfreundlicher Technologien betrifft.



Die IG Detailhandel Schweiz bedankt sich für die Berücksichtigung seiner Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung des Revisionspakts zum Strassenverkehrsrecht.

Freundliche Grüsse

Rainer Deutschmann
Präsident IG D AG Güterverkehr
Migros Genossenschafts-Bund

Daniel Hintermann
Direktionsmitglied der GL
Coop Genossenschaft


Beilagen

- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes (Word und *.pdf – Formate)
- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (Word und *.pdf – Formate)



Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>	Verband	<input type="checkbox"/>	Organisation	<input type="checkbox"/>	Weitere interessierte Kreise
<p>Absender: Absender: IG Detailhandel Schweiz Geschäftsstelle AG Güterverkehr Thomas.Mahrer@Coop.ch +41 79 255 51 35 Thiersteineralle 12 4002 Basel</p> <p style="text-align: right;">7/12/20 </p>							
<p>Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch</p>							

A) Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses von Strassenfahrzeugen

1. Grundsätzliche Zustimmung

1. Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, dass die Vorschriften der EU zur Reduktion der CO ₂ -Emissionen und zur Verbesserung der Sicherheit von schweren Nutzfahrzeugen übernommen werden (verbesserte neue Führerkabinen, längere Heckspoiler und Gewichtskompensation für alternative und emissionsfreie Antriebe von bis zu dreiachsigen Motorfahrzeugen und allen daraus gebildeten Anhängerzügen)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none">Ausdrückliche Zustimmung zu neuen Vorschriften bezüglich umweltfreundlicher Technologien zur Reduktion des CO₂-Ausstosses von Nutzfahrzeugen		

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dezidierte Zustimmung zur technologieneutralen Umsetzung der Vorschriften für alternative oder emissionsfreien Antrieben ▪ Ladekapazitäten von emissionsarmen oder emissionsfreien Antrieben sollen weder vom Gesamtgewicht noch bezüglich höchstzulässigen Längen her benachteiligt werden.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Schweiz, im Gegensatz zur EU, auch bei vier- und fünfsichtigen Lastwagen das Mehrgewicht alternativer Antriebe (max. 1 Tonne, bei emissionsfreien Antrieben max. 2 Tonnen) kompensiert werden kann?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wichtige Änderung – insbesondere für die emissionsfreien Antriebe (batterieelektrisch oder brennstoffzellenelektrisch) ist die neue Limite für das Zusatzgewicht auf max. 2 Tonnen festzulegen
--

3. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Schweiz, anders als in der EU, zudem bei wasserstoffbetriebenen Lastwagen, Sattelschleppern und Sattelzügen auch die Mehrlänge der Wasserstoffspeicher kompensiert werden kann?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Wasserstoffspeicher benötigen aktuell eine andere Anordnung und Montage als übrige Konzepte. Diese H₂-Behälter können aktuell zwischen der Führerkabine und der Ladefläche optimal platziert werden. Damit die Ladefläche nicht verringert werden muss, ist diese Mehrlänge zu kompensieren – d.h. die Ladekapazitäten sollen erhalten bleiben ▪ Zustimmung zu Begrenzung der Mehrlängen durch die Bestimmungen gemäss VRV (Kreisfahrtbedingungen / Ausschwenkmass)

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die im Gesetz festgelegten höchstzulässigen Gewichte von 40 bzw. 44 Tonnen im kombinierten Verkehr und die Höchstlänge von 18,75 Meter auf der Basis von Artikel 106 Absatz 5 SVG im Rahmen einer befristeten Regelung bereits erhöht, bevor die vorgeschlagene Änderung des Gesetzes, die ihm die Kompetenz zu einer unbefristeten Regelung gibt (siehe Art. 9 Abs. 2^{bis} der Vorlage zum SVG), beschlossen ist? (Hinweis: Es darf ausschliesslich das Mehrgewicht alternativer Antriebe bzw. die Mehrlänge aerodynamischer Elemente zur Verbesserung der CO₂-Effizienz kompensiert werden, ohne Erhöhung der Ladekapazität.)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Übergangslösung ist wichtig und zweckmässig. Bei wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen sollten nebst den aerodynamischen Elementen auch die Mehrlänge der Wasserstoffspeicher kompensiert werden können. Der Förderverein H₂

	Mobilität Schweiz beabsichtigt die Anzahl LKW sehr schnell zu erhöhen: Per Ende 2020 sind es 40-45 Fahrzeuge, per Mitte 2021 rund 50; per Ende 2021 190 und per Mitte 2022 rund 300-350 Fahrzeuge kumulativ. So kann vermieden werden, dass da nicht jeweils eine einzelne Verfügung pro Fahrzeug mit Wasserstoffantrieb erlassen werden muss betreffend Mehrlänge des Anhängerzugs.
--	--

5. Sind Sie damit einverstanden, dass Lastwagen mit alternativen Antrieben bis zu einem Gesamtgewicht von max. 4,25 Tonnen künftig nicht mehr als Lastwagen, sondern als Lieferwagen (leichte Motorwagen) eingeteilt werden und für sie sämtliche Verwendungsregeln der bisherigen Lieferwagen gelten sollen (Förderung alternativer Antriebssysteme zur Reduktion der CO ₂ -Emissionen)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sehr wichtig ist die technologieneutrale Umsetzung der M Bourgeois (nicht nur Kompensation des Gewichtes elektrischer Batterien bei Lieferwagen von 3,5t Gesamtgewicht). Auch die brennstoffzellenelektrischen Antriebe und adere alternative Antriebe sollen von dieser Kompensationsregel profitieren können. ▪ Interessante Möglichkeit / Potential dieser Lieferwagen im Zusammenhang mit City Logistik / Feinverteilung von Cargo sous Terrain. 		

2. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS)

Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

2.1. Verlängerte aerodynamische Führerkabinen

6. Sind Sie damit einverstanden, dass aerodynamisch und sicherheitstechnisch optimierte Führerkabinen von Lastwagen und Sattelschleppern die dafür erforderliche grössere Länge aufweisen dürfen? (Art. 94 Abs. 1 ^{ter} Bst. a E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Neue Regelungen der EU sind auch für die Schweiz vorteilhaft – autonomer Nachvollzug ist sinnvoll. 		

2.2. Über das Heck herausragende Spoiler für schwere Nutzfahrzeuge

7. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Nutzfahrzeuge Heckspoiler mit Überlänge zur aerodynamischen Optimierung und Verbesserung der CO ₂ -Effizienz aufweisen dürfen? (Art. 38 Abs. 1 Bst. s und Abs. 1 ^{bis} Bst. o E-VTS)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Neue Regelungen der EU sind auch für die Schweiz vorteilhaft – autonomer Nachvollzug ist sinnvoll.
--	---

2.3. Verwendungsregeln über das Einziehen überlanger Heckspoiler von Lastwagen und Sattelschleppern

8. Sind Sie damit einverstanden, dass über die maximal zulässige Fahrzeuglänge herausragende Heckspoiler zur Verbesserung der CO ₂ -Effizienz nur auf Strassen ausgeklappt bzw. ausgefahren werden dürfen, auf denen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt? (Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer in Agglomerationen) (Art. 58 Abs. 6 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Neue Regelungen der EU sind auch für die Schweiz vorteilhaft – autonomer Nachvollzug ist sinnvoll. 		

2.4. Kompensation der Länge von Wasserstofftanks

9. Sind Sie damit einverstanden, dass wasserstoffbetriebene Lastwagen und Sattelschlepper und daraus gebildete Anhängerzüge in der Schweiz die Länge ihrer Wasserstoffspeicher kompensieren können und die dafür erforderliche Mehrlänge aufweisen dürfen? (Art. 94 Abs. 1 ^{ter} Bst. b E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Wasserstoffspeicher benötigen aktuell eine andere Anordnung und Montage als übrige Konzepte. Diese H₂-Behälter können aktuell zwischen der Führerkabine und der Ladefläche optimal platziert werden. Damit die Ladefläche nicht verringert werden muss, ist diese Mehrlänge zu kompensieren – d.h. die Ladekapazitäten sollen erhalten bleiben ▪ Antrag zur Klärung bei Art. 94 Abs. 1^{ter}: Es steht explizit NUR schwere Motorwagen. Da der Zusatz zum Ladebereich hinter der Kabine ausgeführt ist, kann das zu Interpretationsdiskussionen führen. Es könnte sein, dass a) die Sattelmotorfahrzeuge damit ausgeschlossen sind oder b) die Sattelmotorfahrzeuge damit nur einen Ladebereich von 10m mitführen dürfen, was einer Reduktion der heutigen Maximallänge eines Sattelanhängers um satte ca. 3.3m bedeuten würde! In der aktuellen Verordnung wird meist zwischen schweren Motorwagen und schweren Sattelmotorfahrzeugen unterschieden. Dies sollte auch bei der Formulierung des Art. 94 Abs. 1^{ter} präzisiert werden, dass hier unter schweren Motorwagen sowohl schwere Motorwagen zum Ziehen von Anhängern wie auch Sattelschlepper gemeint sind. 		

2.5. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe

<p>10. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben ein Mehrgewicht bis zu 1 Tonne aufweisen dürfen? (Hinweis: Zum Schutz der Strassen wird keine Erhöhung der Achslasten erlaubt) (Art. 95 Abs. 1^{bis} und 1^{ter} E-VTS und Art. 67 Abs. 1^{ter} und 1^{quater} E-VRV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zusätzliches max. Mehrgewicht von 1Tonne reicht für alternative Antriebe. ▪ Wichtig ist, dass die emissionsfreien Antriebe (batterieelektrisch und brennstoffzellenelektrisch) nicht nur maximal 1 Tonne sondern max. 2 Tonnen Mehrgewicht erlaubt ist, damit kein Widerspruch zu anderen Regelungen entsteht ▪ Differenzierung emissionsfrei vs. alternativen Antrieben ist technisch gut begründbar und wird begrüsst. ▪ Wir gehen davon aus, dass Mehrgewicht kumulierbar ist mit dem heutigen Mehrgewicht für Nutzfahrzeuge des kombinierten Verkehrs, wenn sie im kombinierten Verkehr Schiene – Strasse unterwegs sind. Ein UKV – Anhängerzug mit alternativem Antrieb darf somit ein max. Gesamtgewicht von 45 Tonnen haben. 		

2.6. Kompensation des Mehrgewichts emissionsfreier Antriebe

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit emissionsfreien Antrieben ein Mehrgewicht bis zu 2 Tonnen aufweisen dürfen? (Hinweis: Zum Schutz der Strassen wird keine Erhöhung der Achslasten erlaubt) (Art. 95 Abs. 1^{bis} und 1^{ter} E-VTS und Art. 67 Abs. 1^{ter} und 1^{quater} E-VRV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Auch bei allen denkbaren Weiterentwicklungen der emissionsfreien Antriebe wird es künftig stets erforderlich sein, dass anfallenden Mehrgewichte bis max. 2 Tonnen kompensiert werden können. ▪ Die Differenzierung zwischen emissionsfreiem Antrieb (batterieelektrisch und brennstoffzellenelektrisch) und alternativen Antrieben ist technisch gut begründbar und wird auch künftig bestehen bleiben. ▪ Wir gehen davon aus, dass Mehrgewicht kumulierbar ist mit dem heutigen Mehrgewicht für Nutzfahrzeuge des kombinierten Verkehrs, wenn sie im kombinierten Verkehr Schiene – Strasse unterwegs sind. Ein UKV – Anhängerzug mit emissionsfreiem Antrieb darf somit ein max. Gesamtgewicht von 46 Tonnen haben. 		

3. Verkehrszulassungsverordnung vom 27.10.1976 (VZV)

3.1. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe bei Lieferwagen und Wohnmobilen, welche die Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen nur wegen des Mehrgewichts des alternativen Antriebssystems überschreiten

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit Alternativantrieb und Gesamtgewicht von über 3,50 Tonnen bis 4,25 Tonnen und entsprechende Anhängerzüge mit einem Führerausweis der Kategorie B oder BE geführt werden dürfen? (Art.4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 und Bst. h E-VZV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ANTRAG: Regelung ausbauen / präzisieren – auch emissionsfreie Antriebe sollen explizit von dieser Regelung Gebrauch machen können. (gemäss Ziff. 2.5. und 2.6 werden diese beiden Antriebsformen unterschiedlich reguliert – das muss konsequenterweise auch bei den Lieferwagen klargestellt werden) ▪ Ohne diese Regelung gingen alle Vorteile der Lieferwagen mit alternativen und emissionsfreien Antrieben verloren. Nur so könnten diese Lieferwagen mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben künftig für die Wirtschaft von Interesse sein. 		

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass alternativ angetriebene, schwere Wohnmotorwagen mit Gesamtgewicht über 3,50 Tonnen bis 4,25 Tonnen und entsprechende Anhängerzüge künftig mit einem Führerausweis der Kategorie B oder BE geführt werden dürfen (Förderung alternativer Antriebssysteme zur Verminderung der CO₂Emissionen)? (Art.4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 und Bst. h E-VZV)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Arbeits- und Ruhezeitverordnung vom 19. Juni 1995 (ARV 1)

3.2. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe bei Lieferwagen und Wohnmobilen, welche die Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen nur wegen des Mehrgewichts des alternativen Antriebssystems überschreiten

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass die Ausnahmen betreffend Arbeits- und Ruhezeitvorschriften für Lieferwagen mit alternativen Antrieben und einem Gesamtgewicht über 3,50 Tonnen bis max. 4,25 Tonnen sowie damit gebildeten Anhängerzügen gewährt werden sollen? Art. 4 Abs. 2 Bst. j E-ARV 1 (die Ausnahme von der Fahrtschreibereinbaupflicht ergibt sich aus dem Verordnungstext der ARV 1)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ANTRAG: Regelung ausbauen / präzisieren – auch emissionsfreie Antriebe sollen explizit von dieser Regelung Gebrauch machen können. (gemäss Ziff. 2.5. und 2.6 werden diese beiden Antriebsformen unterschiedlich reguliert). Bei den Lieferwagen muss daher klargestellt werden, dass beide Antriebsformen gemeint sind (alternative und emissionsfreie Antriebe). ▪ Ohne diese Regelung gingen alle Vorteile der Lieferwagen mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben verloren. Nur so könnten diese Lieferwagen mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben künftig für die Wirtschaft von Interesse sein.
--	---

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass die Definition leichter Motorwagen geändert wird, so dass Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis max. 4,25 Tonnen Gesamtgewicht als leichte Motorwagen gelten? (Hinweis: Damit gelten alle Verkehrsregeln und Signalisationen, die an das Kriterium «schwere Motorwagen» anknüpfen, für die undefinierten Fahrzeuge nicht mehr.) (Art. 10 Abs. 2 Bst. b E-VTS)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ANTRAG: Regelung ausbauen / präzisieren – auch emissionsfreie Antriebe sollen explizit von dieser Regelung Gebrauch machen können. (gemäss Ziff. 2.5. und 2.6 werden diese beiden Antriebsformen unterschiedlich reguliert). Bei den Lieferwagen muss daher klargestellt werden, dass beide Antriebsformen gemeint sind (alternative und emissionsfreie Antriebe). ▪ Ohne diese Regelung gingen alle Vorteile der Lieferwagen mit alternativen und emissionsfreien Antrieben verloren. Nur so könnten diese Lieferwagen mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben künftig für die Wirtschaft von Interesse sein.
--	--

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis 4,25 Tonnen Gesamtgewicht nicht dem Sonntags- und Nachtfahrverbot unterstehen sollen? (Art. 91 Abs. 3 Bst. a VRV nicht mehr anwendbar als Folge der Änderung von Art. 10 Abs. 2 Bst. b und Abs. 3 E-VTS)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ANTRAG: Regelung ausbauen / präzisieren – auch emissionsfreie Antriebe sollen explizit von dieser Regelung Gebrauch machen können. (gemäss Ziff. 2.5. und 2.6 werden diese beiden Antriebsformen unterschiedlich reguliert). Bei den Lieferwagen muss daher klargestellt werden, dass beide Antriebsformen gemeint sind (alternative und emissionsfreie Antriebe). ▪ Ohne diese Regelung gingen alle Vorteile der Lieferwagen mit alternativen und emissionsfreien Antrieben verloren. Nur so könnten diese Lieferwagen mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben künftig für die Wirtschaft von Interesse sein.
--	--

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis max. 4,25 Tonnen Gesamtgewicht von der Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgenommen werden sollen? (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ANTRAG: Regelung ausbauen / präzisieren – auch emissionsfreie Antriebe sollen explizit von dieser Regelung Gebrauch machen können. (gemäss Ziff. 2.5. und 2.6 werden diese beiden Antriebsformen unterschiedlich reguliert). Bei den Lieferwagen muss daher klargestellt werden, dass beide Antriebsformen gemeint sind (alternative und emissionsfreie Antriebe). 		

4. Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000

4.1. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe bei Lieferwagen und Wohnmobilen, welche die Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen nur wegen des Mehrgewichts des alternativen Antriebssystems überschreiten

18. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis 4,25 Tonnen Gesamtgewicht nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen sollen? (Art. 3 Abs. 1 Bst. n E-SVAV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ ANTRAG: Regelung ausbauen / präzisieren – auch emissionsfreie Antriebe sollen explizit von dieser Regelung Gebrauch machen können. (gemäss Ziff. 2.5. und 2.6 werden diese beiden Antriebsformen unterschiedlich reguliert). Bei den Lieferwagen muss daher klargestellt werden, dass beide Antriebsformen gemeint sind (alternative und emissionsfreie Antriebe). ▪ Ohne diese Regelung gingen alle Vorteile der Lieferwagen mit alternativen und emissionsfreien Antrieben verloren. Nur so könnten diese Lieferwagen mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben künftig für die Wirtschaft von Interesse sein. 		

B) Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes

1. Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

1.1. Tragen von Schutzhelmen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig auch auf Motorfahrrädern mitgeführte Personen einen Helm tragen müssen? (Art. 3b Abs. 1 E-VRV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

20. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig die Lenkerinnen und Lenker aller Motorfahrräder (neu insbesondere auch auf langsamen E-Bikes und Elektrotrottinetten, ausgenommen werden lediglich motorisierte Rollstühle) einen Helm tragen müssen? (Art. 3b Abs. 2 Bst. e E-VRV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Würden Sie eine Velohelmtragepflicht für Kinder bis 16 Jahre auf nicht motorisierten Velos unterstützen? (Frage ohne Änderungsvorschlag)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

1.2. Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

22. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig grundsätzlich auch Lenkende von Motorfahrrädern sowie Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen tagsüber mit Licht fahren müssen? (Art. 30 Abs. 2 E-VRV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Ausnahmen von der Pflicht, tagsüber mit Licht zu fahren, einverstanden (namentlich Fahrzeuge bis 10 km/h, z. B. motorisierte Rollstühle)? (Art. 30 Abs. 2 Bst. a – c E-VRV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

1.3. Einhaltung der allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten

24. Sind Sie damit einverstanden, dass sich Fahrerinnen und Fahrer von Motorfahrrädern sowie von Elektro-Rikschas mit einer Breite bis 1,00 m künftig an die allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten zu halten haben? (Art. 42 Abs. 4 E-VRV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS)

2.1. Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsmesser

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorfahräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h im reinen Motorbetrieb oder mit Tretunterstützung von mehr als 25 km/h künftig mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet sein müssen?</p> <p><i>(Art. 178b Abs. 3 E-VTS)</i></p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2.2. Nachrüstungspflicht für Geschwindigkeitsmesser

<p>26. Sind Sie damit einverstanden, dass spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten der Ausrüstungspflicht auch vorher bereits in Verkehr stehende Motorfahräder mit einer Geschwindigkeitsanzeige nach Artikel 178b Absatz 3 E-VTS ausgerüstet sein müssen?</p> <p><i>(Art. 222q Abs. 1 E-VTS)</i></p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (OBV)

3.1. Mitfahren auf einem Motorfahrrad ohne Helm

<p>27. Sind Sie damit einverstanden, dass Mitfahrende auf einem Motorfahrrad ohne Helm künftig mit einer Ordnungsbusse in der Höhe von 30 Franken sanktioniert werden können?</p> <p><i>(Anhang 1 Ziff. 800.3 E-OBV)</i></p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2. Mitführen eines Kindes unter 12 Jahren ohne Helm

<p>28. Sind Sie damit einverstanden, dass Personen, die Kinder unter 12 Jahren ohne Helm auf Motorfahrrädern mitführen, künftig mit einer Ordnungsbusse in der Höhe von 30 Franken sanktioniert werden können? (Anhang 1 Ziff. 601.2 E-OBV)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3. Fahren ohne Licht

<p>29. Sind Sie damit einverstanden, dass Personen auf Motorfahrrädern, die tagsüber ohne Licht fahren, künftig mit einer Ordnungsbusse in der Höhe von 20 Franken sanktioniert werden können? (Anhang 1 Ziff. 604.4 E-OBV)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.4. Überschreiten der allgemeinen oder signalisierten Höchstgeschwindigkeit

<p>30. Sind Sie damit einverstanden, dass für die Überschreitung der allgemeinen oder signalisierten Höchstgeschwindigkeiten durch Personen auf Motorfahrrädern künftig eine Busse in der Höhe von 30 Franken verhängt werden kann? (Anhang 1 Ziff. 625 E-OBV)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.5. Fahren ohne den erforderlichen Geschwindigkeitsmesser

31. Sind Sie damit einverstanden, dass Lenkerinnen und Lenker von Motorfahrrädern mit Höchstgeschwindigkeit über 20 km/h im reinen Motorbetrieb oder elektrischer Tretunterstützung über 25 km/h, die ohne Geschwindigkeitsmesser unterwegs sind, künftig mit einer Busse in der Höhe von 20 Franken sanktioniert werden können?
(Anhang 1 Ziff. 703.4 E-OBV)

 JA NEIN keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Energie und Kommunikation

3003 Bern

Per Mail an: svg@astra.admin.ch

Lyss, 7. Dezember 2020

SVG- Revision 2020

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. August 2020 haben Sie das Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes SVG eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme.

1. Grundsätzliches

Die Interessengemeinschaft der WAB- Anbieter Schweiz IG WAB CH setzt sich für die Erhöhung der Verkehrssicherheit ein und insbesondere für die Weiterbildung der Fahrzeuglenkenden.

Insgesamt stellen wir fest, dass der Bund die Prioritäten bei der Technologie und dem Autonomen Fahren setzen will. Die Unfallzahlen zeigen allerdings, dass trotz allen technologischen Fortschritten immer noch der Mensch im Zentrum steht. Über 95% der Unfälle werden durch menschliches Versagen verursacht. Bis der Level 5 für das Autonome Fahren sich etabliert hat, wird sich daran nichts ändern. Es steht sogar eine schwierige Zeit bevor, in welcher Fahrzeuglenkende auf Assistenzsysteme vertrauen.

In den WAB- Kursen stellen wir fest, dass Fahrzeuglenkende ungenügende Kenntnisse haben über die Wirkungsweise und die Bedienung von Assistenzsystemen. Es kommt dazu, dass jeder Hersteller seine eigenen Systeme entwickelt. Gleichzeitig möchten wir aber auch betonen, dass der neue WAB- Kurs 2020 bei den Neulenkenden sehr gut ankommt. 92 Prozent finden, der Kurs habe ihre Erwartungen vollständig erfüllt oder gar übertroffen. Weiterbildung lohnt sich - auch beim Autofahren!

In diesem Sinne sind wir der Auffassung, dass die Aus- und Weiterbildung von Fahrzeuglenkenden in der aktuellen Vernehmlassung völlig vergessen wird.

2. Mehr Sicherheit durch Weiterbildung der Generation 70+

Gemäss Artikel 15 Absatz 5 SVG kann der Bundesrat Vorschriften über die Weiterbildung der berufsmässigen Motorfahrzeugführer erlassen.

Wir beantragen, das Wort „berufsmässig“ in Artikel 15 Absatz 5 zu streichen.

Wir beantragen zudem, auf Verordnungsstufe einen obligatorischen WAB- Kurs für alle Fahrzeuglenkenden zwischen 70 und 72 Jahren vorzuschreiben (ohne Rückwirkung).

Der Führerausweis wird heute meist im Alter zwischen 18 und 24 Jahren erworben. Eine Pflicht für die Weiterbildung ist heute nur für berufsmässige Motorfahrzeugführer obligatorisch vorgeschrieben. Auf Stufe SVG sollte die Grundlage geschaffen werden, damit eine generelle Weiterbildung auf Verordnungsstufe eingeführt werden kann.

Seniorinnen und Senioren müssen mit 75 Jahren zum Arzt und die Fahrtauglichkeit bestätigen lassen. Allerdings ist die Kenntnis über bestehende und neue Vorschriften sowie über Assistenzsysteme sehr mangelhaft. Obwohl lebenslanges Lernen in unserer Gesellschaft einen sehr hohen Stellenwert genießt, gilt das bisher nicht für das Autofahren. Auch die bfu betont in ihren Grundlagen immer wieder die Bedeutung der Weiterbildung. Im Sinus- Bericht 2020 stellt die bfu fest, dass sich in der letzten Dekade im Gegensatz zu allen anderen Altersgruppen das schwere Unfallgeschehen bei Seniorinnen und Senioren negativ entwickelt hat. Damit ergibt sich ein Handlungsbedarf. Routiniers sollten nachsitzen – sowohl im theoretischen wie auch im praktischen Bereich!

Die nötige Infrastruktur ist bei den WAB- Anbietern vorhanden, SARI kann als Datenbank auch für diese Zielgruppe verwendet werden. Die Einführung eines WAB- Kurses 70+ ist mit sehr geringen Investitionen möglich. Durch einen auf die Generation 70+ zugeschnittenen WAB- Kurs kann die Verkehrssicherheit bedeutend verbessert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Interessengemeinschaft WAB- Anbieter Schweiz IG WAB CH

Dr. Rolf Portmann
Vorsitzender

Hans Ulrich Kuhn
Geschäftsführer

Kopie: Alle Mitglieder der IG WAB CH



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Interessengemeinschaft der WAB- Anbieter Schweiz IG WAB CH c/o Fahrzentrum Lyss AG Südstrasse 19 3250 Lyss
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In den nächsten Jahren ist das kaum realistisch! Die Systeme müssten auch bei Gewittern, bei starkem Schneefall und bei weiteren schwierigen Rahmenbedingungen wie Baustellen zuverlässig funktionieren. Und nicht vergessen: pro Jahr werden in Europa über 1 Million Fahrzeuge durch die Hersteller zurück gerufen wegen irgendwelchen Mängeln. Und wie ist die Haftung bei Hacker- Angriffen?		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. oben		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Da müssten die Rahmenbedingungen noch genauer umschrieben werden!		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bei Raserdelikten ist <u>immer</u> eine vorsätzliche Handlung vorhanden! Allenfalls wäre unter gewissen Bedingungen eine Kürzung auf 12 Monate denkbar.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Heute ist vor allem auf Gemeindestrassen ein erheblicher Wildwuchs festzustellen. Kreative Lösungen sind in diesem Bereich nicht gefragt.		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Rundstreckenrennen stehen im Widerspruch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit...		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: „Besondere Fälle“ ist eine zu offene Formulierung!		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.8 Zusätzlicher Antrag zu Art. 15, Abs. 5 SVG

Wir beantragen eine Anpassung von Art. 15 Abs. 5 des SVG:

„Der Bundesrat kann Vorschriften über die Weiterbildung der Motorfahrzeugführer erlassen.“
Das Wort „berufsmässig“ sei im bisherigen Text zu streichen.

Wir beantragen zudem, auf Verordnungsebene einen obligatorischen WAB- Kurs für alle Personen im Alter zwischen 70 und 72 Jahren vorzuschreiben (ohne Rückwirkung).

Begründung: Der Führerausweis wird heute meist im Alter zwischen 18 und 24 Jahren erworben. Eine Pflicht für die Weiterbildung ist heute nur für berufsmässige Motorfahrzeugführer obligatorisch vorgeschrieben.

Seniorinnen und Senioren müssen mit 75 Jahren zum Arzt und die Fahrtauglichkeit bestätigen lassen. Allerdings ist die Kenntnis über bestehende und neue Vorschriften sowie über Assistenzsysteme sehr mangelhaft. Obwohl lebenslanges Lernen einen hohen Stellenwert genießt, gilt das bisher nicht für das Autofahren. Routiniers sollten nachsitzen!

Die nötige Infrastruktur ist bei den WAB- Anbietern vorhanden, SARI kann als Datenbank auch für diese Zielgruppe verwendet werden. Durch diese Massnahme kann die Verkehrssicherheit bedeutend verbessert werden.

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per Email an: svg@astra.admin.ch

Suhr, 7. Dezember 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrter Herr Huonder
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Migros Verteilzentrum Suhr AG bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Revisionspaket Strassenrecht. Die Migros setzt sich für die Förderung eines sauberen, CO₂-emissionsfreien, motorisierten Schwerverkehr in der Schweiz ein. Sie wirkt mit bei der Implementierung der Technologie der Brennstoffzellen im Strassenverkehr auf privatwirtschaftlicher Basis. Dabei engagiert sich die Migros bei der Förderung eines Mobilitätssystems auf der Basis von grünem Wasserstoff als Energieträger und der Verbreitung der Technologie der Wasserstoff-Mobilität.

Insbesondere unterstützt die Migros mit ihrer Tochterunternehmung auch den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von kostendeckend betriebenen Wasserstofftankstellen in der Schweiz auf der Basis von erneuerbaren Energien.

Die Migros Verteilzentrum Suhr AG begrüsst ausdrücklich die Vernehmlassungsvorlage. Das Revisionspaket spezifiziert einen praxisingerechten, technologieneutralen Regulierungsrahmen für alternative Antriebsformen. Wir äussern uns im Rahmen dieser Vernehmlassung nur zu Fragen und Aspekten, welche die Förderung umweltfreundlicher Technologien betrifft.

Die Migros Verteilzentrum Suhr AG bedankt sich für die Berücksichtigung ihrer Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung des Revisionspakets zum Strassenverkehrsrecht.



Freundliche Grüsse



Ernst Pfrunder
Unternehmensleiter



Thomas Gasser
Bereichsleiter Logistik

Beilagen

- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes (Word und *.pdf – Formate)
- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (Word und *.pdf – Formate)



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>	Verband	<input type="checkbox"/>	Organisation	<input type="checkbox"/>	Übrige
Absender: Migros Verteilzentrum Suhr AG Wynenfeld 5034 Suhr							
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch							

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none">Das Potential der alternativen oder emissionsfreien Antriebe ist noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Damit die künftigen, technischen Entwicklungen schnell in die Praxis umgesetzt werden können, ist eine gewisse Agilität des Regulierers erforderlich. Der politische Entscheidungsprozess für eine Änderung des SVG ginge dabei zu lange.Zustimmung zu Grundsatz: Änderungen dürfen nicht zu Erhöhung der Transportkapazitäten (konkret: Netto-Nutzlast resp. Netto Transportraum) führen – sie sind stets aus echten Umweltgründen einzuführen. Dabei ist aber dafür zu sorgen, dass stets gleich lange Spiesse für alle konventionellen Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben sichergestellt werden.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: it <ul style="list-style-type: none"> Das Potential neuer ICT-Technologien – in Kombination mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben ist noch lange nicht ausgeschöpft. Ein Beitrag des Bundes an neuartigen Lösungen im Sinne von Pilot- und Demonstrationsanlagen sowie von entsprechenden Projekten oder Feldversuchen für die Erprobung neuer technologischer Entwicklungen kann zum Durchbruch von nachhaltigen Mobilitätsangeboten auch beim Schwerverkehr (z.B. Platooning) führen. 		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und j 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich einverstanden, dass die Auf- und Ablastung jederzeit möglich sein soll (d.h. unbeschränkte Anzahl von Änderungen des Gesamtgewichtes von Motorfahrzeug oder Anhänger). Die angepeilte Lösung ist allerdings kompliziert und administrativ aufwändig. Dies ist daher nur ein Zwischenschritt in die richtige Richtung. Letztlich muss es möglich sein, dass das jeweilig effektive Gesamtgewicht im LSVA-Erhebungssystem integriert wird. Eine solche fahrtenspezifische Deklaration des Gesamtgewichtes dient der Gesamteffizienz des Güterverkehrs und entlastet die kantonalen Organe vor zusätzlichen administrativen Arbeiten. 		

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Bundesrat soll auf Verordnungsstufe die Modalitäten festlegen – einerseits für den Prozess der Auf- und Ablastung und andererseits für die Integration der Lösung in das LSVA-System. |
|--|---|

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
--	--	--

	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--	--------------------------------	--	--

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
--	--	--

	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--	--------------------------------	--	--

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
---	--	--

	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--	--------------------------------	--	--

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperren und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wir sind einverstanden, dass die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot durch den Bundesrat festgelegt werden können. Wir streben dabei jedoch keine generelle Lockerung des Nachtfahrverbotes an, Hingegen beantragen wir im Hinblick auf eine ökonomischere und ökologischere Ausgestaltung der Logistik drei Änderungen: <ol style="list-style-type: none"> a) Eine Erhöhung bei den Frischetransporten vorangehenden und nachfolgenden Leerfahrten von 30 Minuten auf 60 Minuten b) Erhöhung für den Anteil der "Nichtfrische-Ware" von 25% auf neu 50% c) Die bestehenden Regulierungen bezüglich des Transportes leicht verderblicher Lebensmittel (Frischeprodukte) sind in dem Sinne zu lockern, dass bei solchen Nacht- und Sonntagsfahrten bei der Rückfahrt mehrfach verwendbare Verpackungsmittel wie Gebinde, Paletten, Rollbehälter etc. mitnehmen können. Damit können zusätzliche Fahrten für die Rückfuhr mehrfach verwendbarer Verpackungsmittel vermieden werden 		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja, aber grundlegende Fragestellungen (Verfügungen mit Präjudiz) und generelle Änderungen der Regulierungen im Verkehrsbereich müssen stets im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens laufen. ▪ Grundsätzlich ist, wenn immer möglich eine Anhörung der betroffenen Kreise sicher zu stellen (→ Brancheneinbezug auch bei Verfügungen). 		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

¹ SR 0.741.531.951.4

	Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gilt die Bestimmungen für den Güterverkehr an den Grenzen / mit anderen Ländern administrativ möglichst zu vereinfachen / zu harmonisieren – in dem Sinne: Zustimmung ▪ Dabei dürfen aber keine Ungleichbehandlungen bei der Regulierung des Schwerverkehrs entstehen (inländische vs. ausländische Transportunternehmen)
--	--

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Zürich, 03. Dezember 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrter Herr Huonder
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Migros Genossenschafts-Bund bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Revisionspaket Strassenrecht. Die Migros setzt sich für die Förderung eines sauberen, CO₂-emissionsfreien, motorisierten Schwerverkehr in der Schweiz ein. Sie wirkt mit bei der Implementierung der Technologie der Brennstoffzellen im Strassenverkehr auf privatwirtschaftlicher Basis. Dabei engagiert sich die Migros bei der Förderung eines Mobilitätssystems auf der Basis von grünem Wasserstoff als Energieträger und der Verbreitung der Technologie der Wasserstoff-Mobilität.

Insbesondere unterstützt die Migros mit ihrer Tochterunternehmung auch den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von kostendeckend betriebenen Wasserstofftankstellen in der Schweiz auf der Basis von erneuerbaren Energien.

Der Migros Genossenschafts-Bund begrüsst ausdrücklich die Vernehmlassungsvorlage. Das Revisionspakete spezifiziert einen praxismgerechten, technologieneutralen Regulierungsrahmen für alternative Antriebsformen. Wir äussern uns im Rahmen dieser Vernehmlassung nur zu Fragen und Aspekten, welche die Förderung umweltfreundlicher Technologien betrifft.

Der Migros Genossenschafts-Bund bedankt sich für die Berücksichtigung seiner Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung des Revisionspakts zum Strassenverkehrsrecht.

Freundliche Grüsse

Migros-Genossenschafts-Bund



Rainer Deutschmann

Leiter Direktion Logistik Transport

Peter Geiger

Leiter Bereich Logistik Transport National

Beilagen:

- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes (Word und *.pdf – Formate)
- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (Word und *.pdf – Formate)



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>	Verband	<input type="checkbox"/>	Organisation	<input type="checkbox"/>	Übrige
<p>Absender: Migros Genossenschafts-Bund Direktion Logistik Transport Limmatstrasse 152 8031 Zürich</p>							
<p>Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch</p>							

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

<p>1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>					
<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Potential der alternativen oder emissionsfreien Antriebe ist noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Damit die künftigen, technischen Entwicklungen schnell in die Praxis umgesetzt werden können, ist eine gewisse Agilität des Regulierers erforderlich. Der politische Entscheidungsprozess für eine Änderung des SVG ginge dabei zu lange. Zustimmung zu Grundsatz: Änderungen dürfen nicht zu Erhöhung der Transportkapazitäten (konkret: Netto-Nutzlast resp. Netto Transportraum) führen – sie sind stets aus echten Umweltgründen einzuführen. Dabei ist aber dafür zu sorgen, dass stets gleich lange Spiesse für alle konventionellen Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben sichergestellt werden. 					

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: it <ul style="list-style-type: none"> Das Potential neuer ICT-Technologien – in Kombination mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben ist noch lange nicht ausgeschöpft. Ein Beitrag des Bundes an neuartigen Lösungen im Sinne von Pilot- und Demonstrationsanlagen sowie von entsprechenden Projekten oder Feldversuchen für die Erprobung neuer technologischer Entwicklungen kann zum Durchbruch von nachhaltigen Mobilitätsangeboten auch beim Schwerverkehr (z.B. Platooning) führen. 		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und j 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich einverstanden, dass die Auf- und Ablastung jederzeit möglich sein soll (d.h. unbeschränkte Anzahl von Änderungen des Gesamtgewichtes von Motorfahrzeug oder Anhänger). Die angepeilte Lösung ist allerdings kompliziert und administrativ aufwändig. Dies ist daher nur ein Zwischenschritt in die richtige Richtung. Letztlich muss es möglich sein, dass das jeweilig effektive Gesamtgewicht im LSVA-Erhebungssystem integriert wird. Eine solche fahrtenspezifische Deklaration des Gesamtgewichtes dient der Gesamteffizienz des Güterverkehrs und entlastet die kantonalen Organe vor zusätzlichen administrativen Arbeiten. 		

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Bundesrat soll auf Verordnungsstufe die Modalitäten festlegen – einerseits für den Prozess der Auf- und Ablastung und andererseits für die Integration der Lösung in das LSVA-System. |
|--|---|

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
---	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperren und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wir sind einverstanden, dass die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot durch den Bundesrat festgelegt werden können. Wir streben dabei jedoch keine generelle Lockerung des Nachtfahrverbotes an, Hingegen beantragen wir im Hinblick auf eine ökonomischere und ökologischere Ausgestaltung der Logistik drei Änderungen: <ol style="list-style-type: none"> a) Eine Erhöhung bei den Frischetransporten vorangehenden und nachfolgenden Leerfahrten von 30 Minuten auf 60 Minuten b) Erhöhung für den Anteil der "Nichtfrische-Ware" von 25% auf neu 50% c) Die bestehenden Regulierungen bezüglich des Transportes leicht verderblicher Lebensmittel (Frischeprodukte) sind in dem Sinne zu lockern, dass bei solchen Nacht- und Sonntagsfahrten bei der Rückfahrt mehrfach verwendbare Verpackungsmittel wie Gebinde, Paletten, Rollbehälter etc. mitnehmen können. Damit können zusätzliche Fahrten für die Rückfuhr mehrfach verwendbarer Verpackungsmittel vermieden werden 		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja, aber grundlegende Fragestellungen (Verfügungen mit Präjudiz) und generelle Änderungen der Regulierungen im Verkehrsbereich müssen stets im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens laufen. ▪ Grundsätzlich ist, wenn immer möglich eine Anhörung der betroffenen Kreise sicher zu stellen (→ Brancheneinbezug auch bei Verfügungen). 		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

¹ SR 0.741.531.951.4

	Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gilt die Bestimmungen für den Güterverkehr an den Grenzen / mit anderen Ländern administrativ möglichst zu vereinfachen / zu harmonisieren – in dem Sinne: Zustimmung ▪ Dabei dürfen aber keine Ungleichbehandlungen bei der Regulierung des Schwerverkehrs entstehen (inländische vs. ausländische Transportunternehmen)
--	--

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta
Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per Email an: svg@astra.admin.ch

Ort/Datum Gossau SG, 8. Dezember 2020

Kontakt Sandro Feltscher

Betreff **Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrter Herr Huonder
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Genossenschaft Migros Ostschweiz bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Revisionspaket Strassenrecht. Die Migros setzt sich für die Förderung eines sauberen, CO₂-emissionsfreien, motorisierten Schwerverkehr in der Schweiz ein. Sie wirkt mit bei der Implementierung der Technologie der Brennstoffzellen im Strassenverkehr auf privatwirtschaftlicher Basis. Dabei engagiert sich die Migros bei der Förderung eines Mobilitätssystems auf der Basis von grünem Wasserstoff als Energieträger und der Verbreitung der Technologie der Wasserstoff-Mobilität.

Insbesondere unterstützt die Migros mit ihrer Tochterunternehmung auch den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von kostendeckend betriebenen Wasserstofftankstellen in der Schweiz auf der Basis von erneuerbaren Energien.

Die Genossenschaft Migros Ostschweiz begrüsst ausdrücklich die Vernehmlassungsvorlage. Das Revisionspakete spezifiziert einen praxisgerechten, technologieneutralen Regulierungsrahmen für alternative Antriebsformen. Wir äussern uns im Rahmen dieser Vernehmlassung nur zu Fragen und Aspekten, welche die Förderung umweltfreundlicher Technologien betrifft.

Die Genossenschaft Migros Ostschweiz bedankt sich für die Berücksichtigung seiner Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung des Revisionspakts zum Strassenverkehrsrecht.

Freundliche Grüsse
Genossenschaft Migros Ostschweiz



Sandro Feltscher
Leiter Direktion
Logistik/Informatik



Daniel Balmer
Leiter Transportlogistik

Beilagen

- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes (Word und *.pdf – Formate)
- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (Word und *.pdf – Formate)



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>	Verband	<input type="checkbox"/>	Organisation	<input type="checkbox"/>	Übrige
<p>Absender: Genossenschaft Migros Ostschweiz Industriestrasse 47 9201 Gossau</p>							
<p>Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch</p>							

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

<p>1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Potential der alternativen oder emissionsfreien Antriebe ist noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Damit die künftigen, technischen Entwicklungen schnell in die Praxis umgesetzt werden können, ist eine gewisse Agilität des Regulierers erforderlich. Der politische Entscheidungsprozess für eine Änderung des SVG ginge dabei zu lange. Zustimmung zu Grundsatz: Änderungen dürfen nicht zu Erhöhung der Transportkapazitäten (konkret: Netto-Nutzlast resp. Netto Transportraum) führen – sie sind stets aus echten Umweltgründen einzuführen. Dabei ist aber dafür zu sorgen, dass stets gleich lange Spiesse für alle konventionellen Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben sichergestellt werden. 		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: it <ul style="list-style-type: none"> Das Potential neuer ICT-Technologien – in Kombination mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben ist noch lange nicht ausgeschöpft. Ein Beitrag des Bundes an neuartigen Lösungen im Sinne von Pilot- und Demonstrationsanlagen sowie von entsprechenden Projekten oder Feldversuchen für die Erprobung neuer technologischer Entwicklungen kann zum Durchbruch von nachhaltigen Mobilitätsangeboten auch beim Schwerverkehr (z.B. Platooning) führen. 		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und j 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich einverstanden, dass die Auf- und Ablastung jederzeit möglich sein soll (d.h. unbeschränkte Anzahl von Änderungen des Gesamtgewichtes von Motorfahrzeug oder Anhänger). Die angepeilte Lösung ist allerdings kompliziert und administrativ aufwändig. Dies ist daher nur ein Zwischenschritt in die richtige Richtung. Letztlich muss es möglich sein, dass das jeweilig effektive Gesamtgewicht im LSVA-Erhebungssystem integriert wird. Eine solche fahrtenspezifische Deklaration des Gesamtgewichtes dient der Gesamteffizienz des Güterverkehrs und entlastet die kantonalen Organe vor zusätzlichen administrativen Arbeiten. 		

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Bundesrat soll auf Verordnungsstufe die Modalitäten festlegen – einerseits für den Prozess der Auf- und Ablastung und andererseits für die Integration der Lösung in das LSVA-System. |
|--|---|

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
---	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahrunfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wir sind einverstanden, dass die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot durch den Bundesrat festgelegt werden können. Wir streben dabei jedoch keine generelle Lockerung des Nachtfahrverbotes an, Hingegen beantragen wir im Hinblick auf eine ökonomischere und ökologischere Ausgestaltung der Logistik drei Änderungen: <ol style="list-style-type: none"> a) Eine Erhöhung bei den Frischetransporten vorangehenden und nachfolgenden Leerfahrten von 30 Minuten auf 60 Minuten b) Erhöhung für den Anteil der "Nichtfrische-Ware" von 25% auf neu 50% c) Die bestehenden Regulierungen bezüglich des Transportes leicht verderblicher Lebensmittel (Frischeprodukte) sind in dem Sinne zu lockern, dass bei solchen Nacht- und Sonntagsfahrten bei der Rückfahrt mehrfach verwendbare Verpackungsmittel wie Gebinde, Paletten, Rollbehälter etc. mitnehmen können. Damit können zusätzliche Fahrten für die Rückfuhr mehrfach verwendbarer Verpackungsmittel vermieden werden 		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja, aber grundlegende Fragestellungen (Verfügungen mit Präjudiz) und generelle Änderungen der Regulierungen im Verkehrsbereich müssen stets im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens laufen. ▪ Grundsätzlich ist, wenn immer möglich eine Anhörung der betroffenen Kreise sicher zu stellen (→ Brancheneinbezug auch bei Verfügungen). 		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

¹ SR 0.741.531.951.4

	Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gilt die Bestimmungen für den Güterverkehr an den Grenzen / mit anderen Ländern administrativ möglichst zu vereinfachen / zu harmonisieren – in dem Sinne: Zustimmung ▪ Dabei dürfen aber keine Ungleichbehandlungen bei der Regulierung des Schwerverkehrs entstehen (inländische vs. ausländische Transportunternehmen)
--	--

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

Möbel Pfister AG
Bernstrasse Ost 49
CH-5034 Suhr
Telefon + 41 62 855 44 33
pfister.ch

Paul Holaschke
CEO

Direktwahl: + 41 62 855 30 09
paul.holaschke@pfister.ch

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK

Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Datum: 07.12.2020

Betreff: **Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrter Herr Huonder
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum Revisionspaket Strassenverkehrsrecht Stellung nehmen zu können.

Aus Verantwortung für Mensch und Natur werden bei der Möbel Pfister AG alle Massnahmen und Kooperationen für eine nachhaltigere Produktion, umweltfreundliche Prozesse und einen sorgsamem Umgang mit Ressourcen im Pfister EcoConcept zusammengeführt. Dies ist Ausdruck unserer sozialen, regionalen und ökologischen Verantwortung, die seit jeher ein fester Bestandteil unserer Unternehmenskultur ist. Als grösster Schweizer Markenmöbelhändler liegt es uns am Herzen, dass auch künftige Generationen in einer intakten Umwelt leben können.

Die Möbel Pfister AG engagiert sich in starkem Mass für eine nachhaltige Entwicklung. Neue Technologien ermöglichen es, den Treibstoffverbrauch und die Treibhausgasemissionen im Strassengüterverkehr zu senken. Daher ist es uns ein Anliegen, unsere Stellungnahme zur Teilrevision des SVG, des OBG und der acht Verordnungen einzureichen.

Die Möbel Pfister AG begrüsst ausdrücklich die Vernehmlassungsvorlage. Das Revisionspaket spezifiziert einen praxisgerechten, technologieneutralen Regulierungsrahmen für alternative Antriebsformen. Möbel Pfister AG äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung nur zu Fragen und Aspekten, welche die Förderung umweltfreundlicher Technologien betrifft.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung des Revisionspakets zum Strassenverkehrsrecht.

Freundliche Grüsse
Möbel Pfister AG



Paul Holaschke
CEO



Thomas Zeder
Leiter Logistik & Services



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton	<input type="checkbox"/>	Verband	<input checked="" type="checkbox"/>	Organisation	<input type="checkbox"/>	Übrige
<p>Absender: Möbel Pfister AG Bernstrasse Ost 49 5034 Suhr</p>							
<p>Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch</p>							

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

<p>1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Potential der alternativen oder emissionsfreien Antriebe ist noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Damit die künftigen, technischen Entwicklungen schnell in die Praxis umgesetzt werden können, ist eine gewisse Agilität des Regulierers erforderlich. Der politische Entscheidungsprozess für eine Änderung des SVG ginge dabei zu lange. Zustimmung zu Grundsatz: Änderungen dürfen nicht zu Erhöhung der Transportkapazitäten (konkret: Netto-Nutzlast resp. Netto Transportraum) führen – sie sind stets aus echten Umweltgründen einzuführen. Dabei ist aber dafür zu sorgen, dass stets gleich lange Spiesse für alle konventionellen Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben sichergestellt werden. 		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: it <ul style="list-style-type: none"> Das Potential neuer ICT-Technologien – in Kombination mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben ist noch lange nicht ausgeschöpft. Ein Beitrag des Bundes an neuartigen Lösungen im Sinne von Pilot- und Demonstrationsanlagen sowie von entsprechenden Projekten oder Feldversuchen für die Erprobung neuer technologischer Entwicklungen kann zum Durchbruch von nachhaltigen Mobilitätsangeboten auch beim Schwerverkehr (z.B. Platooning) führen. 		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und j 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich einverstanden, dass die Auf- und Ablastung jederzeit möglich sein soll (d.h. unbeschränkte Anzahl von Änderungen des Gesamtgewichtes von Motorfahrzeug oder Anhänger). Die angepeilte Lösung ist allerdings kompliziert und administrativ aufwändig. Dies ist daher nur ein Zwischenschritt in die richtige Richtung. Letztlich muss es möglich sein, dass das jeweilig effektive Gesamtgewicht im LSVA-Erhebungssystem integriert wird. Eine solche fahrtenspezifische Deklaration des Gesamtgewichtes dient der Gesamteffizienz des Güterverkehrs und entlastet die kantonalen Organe vor zusätzlichen administrativen Arbeiten. 		

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Bundesrat soll auf Verordnungsstufe die Modalitäten festlegen – einerseits für den Prozess der Auf- und Ablastung und andererseits für die Integration der Lösung in das LSVA-System. |
|--|---|

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
---	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperren und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wir sind einverstanden, dass die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot durch den Bundesrat festgelegt werden können. Wir streben dabei jedoch keine generelle Lockerung des Nachtfahrverbotes an, weil der Detailhandel seinen Logistikauftrag im Rahmen der heutigen gesetzlichen Grundlagen ausreichend wahrnehmen kann. Hingegen beantragen wir im Hinblick auf eine ökonomischere und ökologischere Ausgestaltung der Logistik drei Änderungen: <ol style="list-style-type: none"> a) Eine Erhöhung bei den Frischetransporten vorangehenden und nachfolgenden Leerfahrten von 30 Minuten auf 60 Minuten b) Erhöhung für den Anteil der "Nichtfrische-Ware" von 25% auf neu 50% c) Die bestehenden Regulierungen bezüglich des Transportes leicht verderblicher Lebensmittel (Frischeprodukte) sind in dem Sinne zu lockern, dass bei solchen Nacht- und Sonntagsfahrten bei der Rückfahrt mehrfach verwendbare Verpackungsmittel wie Gebinde, Paletten, Rollbehälter etc. mitnehmen können. Damit können zusätzliche Fahrten für die Rückfuhr mehrfach verwendbarer Verpackungsmittel vermieden werden 		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja, aber grundlegende Fragestellungen (Verfügungen mit Präjudiz) und generelle Änderungen der Regulierungen im Verkehrsbereich müssen stets im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens laufen. ▪ Grundsätzlich ist, wenn immer möglich eine Anhörung der betroffenen Kreise sicher zu stellen (→ Brancheneinbezug auch bei Verfügungen). 		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

¹ SR 0.741.531.951.4

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gilt die Bestimmungen für den Güterverkehr an den Grenzen / mit anderen Ländern administrativ möglichst zu vereinfachen / zu harmonisieren – in dem Sinne: Zustimmung ▪ Dabei dürfen aber keine Ungleichbehandlungen bei der Regulierung des Schwerverkehrs entstehen (inländische vs. ausländische Transportunternehmen)
--	---

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per Email an: svg@astra.admin.ch

Bern, 07.12.2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Sehr geehrter Herr Huonder

Sehr geehrte Damen und Herren

Espace.mobilité bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Revisionspaket Strassenrecht.

1 Legitimation und Betroffenheit

espace.mobilité ist mit den Mitgliedern Coop, Ikea, Jumbo, Manor, Migros und Möbel Pfister ein Zusammenschluss führender Schweizer Unternehmen des Detailhandels. Themenfelder von espace.mobilité sind Raumplanung, Umwelt, Mobilität, Planen und Bauen.

espace.mobilité verlangt eine grundsätzliche Richtungsänderung in der Verkehrs-, Umwelt- und Raumplanungspolitik hin zu einem konsequent wirkungsorientierten, ganzheitlichen Ansatz.

Die Mitglieder von espace.mobilité engagieren sich in starkem Mass für eine nachhaltige Entwicklung. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Nachhaltigkeitsberichte der Unternehmen.

Geschäftsstelle / direction

Kapellenstrasse 14
Postfach 5236
CH-3001 Bern/Berne

Tel. +41 31 390 99 51
info@espacemobilite.ch
www.espacemobilite.ch

Mitglieder / membres



espace.mobilité hat sich seit seiner Gründung im Jahr 2006 als verlässlicher und stets den Fakten verpflichteter Ansprechpartner bei Behörden aller Stufen etabliert. Durch die intensive Auseinandersetzung mit dem Themenkreis Raumplanung, Mobilität und Detailhandel konnte sich espace.mobilité ein breites Expertenwissen aneignen. Die Argumentation von espace.mobilité geschieht zwar aus der Optik der Wirtschaft, aber niemals nur im Eigeninteresse, sondern stets unter Berücksichtigung aller drei Dimensionen der Nachhaltigkeit.

2 Stellungnahme

Espace.mobilité begrüsst ausdrücklich die Vernehmlassungsvorlage. Das Revisionspaket spezifiziert einen praxisgerechten, technologieneutralen Regulierungsrahmen für alternative Antriebsformen. Espace.mobilité äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung nur zu Fragen und Aspekten, welche die Förderung umweltfreundlicher Technologien betrifft.

Espace.mobilité bedankt sich für die Berücksichtigung seiner Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung des Revisionspakts zum Strassenverkehrsrecht.

Die Stellungnahme von espace.mobilité entnehmen Sie bitte den beigefügten Fragebögen.

Freundliche Grüsse

espace.mobilité



Markus Neukom, Präsident



Thomas Schaumberg, Geschäftsführer

Beilagen

- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes
- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>	Verband	<input type="checkbox"/>	Organisation	<input type="checkbox"/>	Übrige
<p>Absender: espace.mobilité Kapellenstrasse 14 3001 Bern</p>							
<p>Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch</p>							

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

<p>1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none">Das Potential der alternativen oder emissionsfreien Antriebe ist noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Damit die künftigen, technischen Entwicklungen schnell in die Praxis umgesetzt werden können, ist eine gewisse Agilität des Regulierers erforderlich. Der politische Entscheidungsprozess für eine Änderung des SVG ginge dabei zu lange.Zustimmung zu Grundsatz: Änderungen dürfen nicht zu Erhöhung der Transportkapazitäten (konkret: Netto-Nutzlast resp. Netto Transportraum) führen – sie sind stets aus echten Umweltgründen einzuführen. Dabei ist aber dafür zu sorgen, dass stets gleich lange Spiesse für alle konventionellen Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben sichergestellt werden.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: it <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Potential neuer ICT-Technologien – in Kombination mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben ist noch lange nicht ausgeschöpft. Ein Beitrag des Bundes an neuartigen Lösungen im Sinne von Pilot- und Demonstrationsanlagen sowie von entsprechenden Projekten oder Feldversuchen für die Erprobung neuer technologischer Entwicklungen kann zum Durchbruch von nachhaltigen Mobilitätsangeboten auch beim Schwerverkehr (z.B. Platooning) führen. 		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und j 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundsätzlich einverstanden, dass die Auf- und Ablastung jederzeit möglich sein soll (d.h. unbeschränkte Anzahl von Änderungen des Gesamtgewichtes von Motorfahrzeug oder Anhänger). ▪ Die angepeilte Lösung ist allerdings kompliziert und administrativ aufwändig. Dies ist daher nur ein Zwischenschritt in die richtige Richtung. Letztlich muss es möglich sein, dass das jeweilig effektive Gesamtgewicht im LSVA-Erhebungssystem integriert wird. Eine solche fahrtenspezifische Deklaration des Gesamtgewichtes dient der Gesamteffizienz des Güterverkehrs und entlastet die kantonalen Organe vor zusätzlichen administrativen Arbeiten. 		

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Bundesrat soll auf Verordnungsstufe die Modalitäten festlegen – einerseits für den Prozess der Auf- und Ablastung und andererseits für die Integration der Lösung in das LSVA-System. |
|--|---|

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird?
(Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird?
(Art. 90 Abs. 3 E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)?
(Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperren und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wir sind einverstanden, dass die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot durch den Bundesrat festgelegt werden können. Wir streben dabei jedoch keine generelle Lockerung des Nachtfahrverbotes an, weil der Detailhandel seinen Logistikauftrag im Rahmen der heutigen gesetzlichen Grundlagen ausreichend wahrnehmen kann. Hingegen beantragen wir im Hinblick auf eine ökonomischere und ökologischere Ausgestaltung der Logistik drei Änderungen: <ol style="list-style-type: none"> a) Eine Erhöhung bei den Frischetransporten vorangehenden und nachfolgenden Leerfahrten von 30 Minuten auf 60 Minuten b) Erhöhung für den Anteil der "Nichtfrische-Ware" von 25% auf neu 50% c) Die bestehenden Regulierungen bezüglich des Transportes leicht verderblicher Lebensmittel (Frischeprodukte) sind in dem Sinne zu lockern, dass bei solchen Nacht- und Sonntagsfahrten bei der Rückfahrt mehrfach verwendbare Verpackungsmittel wie Gebinde, Paletten, Rollbehälter etc. mitnehmen können. Damit können zusätzliche Fahrten für die Rückfuhr mehrfach verwendbarer Verpackungsmittel vermieden werden 		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja, aber grundlegende Fragestellungen (Verfügungen mit Präjudiz) und generelle Änderungen der Regulierungen im Verkehrsbereich müssen stets im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens laufen. ▪ Grundsätzlich ist, wenn immer möglich eine Anhörung der betroffenen Kreise sicher zu stellen (→ Brancheneinbezug auch bei Verfügungen). 		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

¹ SR 0.741.531.951.4

	Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gilt die Bestimmungen für den Güterverkehr an den Grenzen / mit anderen Ländern administrativ möglichst zu vereinfachen / zu harmonisieren – in dem Sinne: Zustimmung ▪ Dabei dürfen aber keine Ungleichbehandlungen bei der Regulierung des Schwerverkehrs entstehen (inländische vs. ausländische Transportunternehmen)
--	--

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per Email an: svg@astra.admin.ch

Ort/Datum Dierikon, 9. Dezember 2020
Kontakt Kurt Odermatt

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrter Herr Huonder
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Genossenschaft Migros Luzern bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Revisionspaket Strassenrecht. Die Migros setzt sich für die Förderung eines sauberen, CO₂-emissionsfreien, motorisierten Schwerverkehr in der Schweiz ein. Sie wirkt mit bei der Implementierung der Technologie der Brennstoffzellen im Strassenverkehr auf privatwirtschaftlicher Basis. Dabei engagiert sich die Migros bei der Förderung eines Mobilitätssystems auf der Basis von grünem Wasserstoff als Energieträger und der Verbreitung der Technologie der Wasserstoff-Mobilität.

Insbesondere unterstützt die Migros mit ihrer Tochterunternehmung auch den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von kostendeckend betriebenen Wasserstofftankstellen in der Schweiz auf der Basis von erneuerbaren Energien.

Die Genossenschaft Migros Luzern begrüsst ausdrücklich die Vernehmlassungsvorlage. Das Revisionspakete spezifiziert einen praxisgerechten, technologieneutralen Regulierungsrahmen für alternative Antriebsformen. Wir äussern uns im Rahmen dieser Vernehmlassung nur zu Fragen und Aspekten, welche die Förderung umweltfreundlicher Technologien betrifft.

Die Genossenschaft Migros Luzern bedankt sich für die Berücksichtigung seiner Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung des Revisionspakts zum Strassenverkehrsrecht.

Freundliche Grüsse
Genossenschaft Migros Luzern
Geschäftssitz Dierikon


Kurt Odermatt
Leiter Logistik/Produktion/Informatik
ad interim


Karl Camenzind
Leiter Logistik Transport

Beilagen

- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes (Word und *.pdf – Formate)
- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (Word und *.pdf – Formate)



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>	Verband	<input type="checkbox"/>	Organisation	<input type="checkbox"/>	Übrige
<p>Absender: Genossenschaft Migros Luzern Industriestrasse 2 6036 Dierikon</p>							
<p>Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch</p>							

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

<p>1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Potential der alternativen oder emissionsfreien Antriebe ist noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Damit die künftigen, technischen Entwicklungen schnell in die Praxis umgesetzt werden können, ist eine gewisse Agilität des Regulierers erforderlich. Der politische Entscheidungsprozess für eine Änderung des SVG ginge dabei zu lange. ▪ Zustimmung zu Grundsatz: Änderungen dürfen nicht zu Erhöhung der Transportkapazitäten (konkret: Netto-Nutzlast resp. Netto Transportraum) führen – sie sind stets aus echten Umweltgründen einzuführen. Dabei ist aber dafür zu sorgen, dass stets gleich lange Spiesse für alle konventionellen Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben sichergestellt werden. 		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: it <ul style="list-style-type: none"> Das Potential neuer ICT-Technologien – in Kombination mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben ist noch lange nicht ausgeschöpft. Ein Beitrag des Bundes an neuartigen Lösungen im Sinne von Pilot- und Demonstrationsanlagen sowie von entsprechenden Projekten oder Feldversuchen für die Erprobung neuer technologischer Entwicklungen kann zum Durchbruch von nachhaltigen Mobilitätsangeboten auch beim Schwerverkehr (z.B. Platooning) führen. 		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und j 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich einverstanden, dass die Auf- und Ablastung jederzeit möglich sein soll (d.h. unbeschränkte Anzahl von Änderungen des Gesamtgewichtes von Motorfahrzeug oder Anhänger). Die angepeilte Lösung ist allerdings kompliziert und administrativ aufwändig. Dies ist daher nur ein Zwischenschritt in die richtige Richtung. Letztlich muss es möglich sein, dass das jeweilig effektive Gesamtgewicht im LSVA-Erhebungssystem integriert wird. Eine solche fahrtenspezifische Deklaration des Gesamtgewichtes dient der Gesamteffizienz des Güterverkehrs und entlastet die kantonalen Organe vor zusätzlichen administrativen Arbeiten. 		

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Bundesrat soll auf Verordnungsstufe die Modalitäten festlegen – einerseits für den Prozess der Auf- und Ablastung und andererseits für die Integration der Lösung in das LSVA-System. |
|--|---|

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wir sind einverstanden, dass die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot durch den Bundesrat festgelegt werden können. Wir streben dabei jedoch keine generelle Lockerung des Nachtfahrverbotes an, Hingegen beantragen wir im Hinblick auf eine ökonomischere und ökologischere Ausgestaltung der Logistik drei Änderungen: <ul style="list-style-type: none"> a) Eine Erhöhung bei den Frischetransporten vorangehenden und nachfolgenden Leerfahrten von 30 Minuten auf 60 Minuten b) Erhöhung für den Anteil der "Nichtfrische-Ware" von 25% auf neu 50% c) Die bestehenden Regulierungen bezüglich des Transportes leicht verderblicher Lebensmittel (Frischeprodukte) sind in dem Sinne zu lockern, dass bei solchen Nacht- und Sonntagsfahrten bei der Rückfahrt mehrfach verwendbare Verpackungsmittel wie Gebinde, Paletten, Rollbehälter etc. mitnehmen können. Damit können zusätzliche Fahrten für die Rückfuhr mehrfach verwendbarer Verpackungsmittel vermieden werden 		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja, aber grundlegende Fragestellungen (Verfügungen mit Präjudiz) und generelle Änderungen der Regulierungen im Verkehrsbereich müssen stets im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens laufen. ▪ Grundsätzlich ist, wenn immer möglich eine Anhörung der betroffenen Kreise sicher zu stellen (→ Brancheneinbezug auch bei Verfügungen). 		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

¹ SR 0.741.531.951.4

	Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gilt die Bestimmungen für den Güterverkehr an den Grenzen / mit anderen Ländern administrativ möglichst zu vereinfachen / zu harmonisieren – in dem Sinne: Zustimmung ▪ Dabei dürfen aber keine Ungleichbehandlungen bei der Regulierung des Schwerverkehrs entstehen (inländische vs. ausländische Transportunternehmen)
--	--

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per Email an: svg@astra.admin.ch

Lieu/Date : Marin-Epagnier, der 8. Dezember 2020

Concerne: **Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,
Sehr geehrter Herr Huonder,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Genossenschaft Migros Neuenburg-Freiburg bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Revisionspaket Strassenrecht. Die Migros setzt sich für die Förderung eines sauberen, CO2-emissionsfreien, motorisierten Schwerverkehr in der Schweiz ein. Sie wirkt mit bei der Implementierung der Technologie der Brennstoffzellen im Strassenverkehr auf privatwirtschaftlicher Basis. Dabei engagiert sich die Migros bei der Förderung eines Mobilitätssystems auf der Basis von grünem Wasserstoff als Energieträger und der Verbreitung der Technologie der Wasserstoff-Mobilität.

Insbesondere unterstützt die Migros mit ihrer Tochterunternehmung auch den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von kostendeckend betriebenen Wasserstofftankstellen in der Schweiz auf der Basis von erneuerbaren Energien.

Die Genossenschaft Migros Neuenburg-Freiburg begrüsst ausdrücklich die Vernehmlassungsvorlage. Das Revisionspakete spezifiziert einen praxisgerechten, technologieneutralen Regulierungsrahmen für alternative Antriebsformen. Wir äussern uns im Rahmen dieser Vernehmlassung nur zu Fragen und Aspekten, welche die Förderung umweltfreundlicher Technologien betrifft.

Die Genossenschaft Migros Neuenburg-Freiburg bedankt sich für die Berücksichtigung seiner Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung des Revisionspakts zum Strassenverkehrsrecht.

Freundliche Grüsse



Jean-Marc Bovay
Directeur



Daniel Gisler
Chef dept Marketing & Logistique

Beilagen :

- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes (Word und *.pdf – Formate)
- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (Word und *.pdf – Formate)



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>	Verband	<input type="checkbox"/>	Organisation	<input type="checkbox"/>	Übrige
Absender: Coopérative Migros Neuchâtel-Fribourg Route des Perveuils 2 Case postale 114 2074 Marin							
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch							

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none">Das Potential der alternativen oder emissionsfreien Antriebe ist noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Damit die künftigen, technischen Entwicklungen schnell in die Praxis umgesetzt werden können, ist eine gewisse Agilität des Regulierers erforderlich. Der politische Entscheidungsprozess für eine Änderung des SVG ging dabei zu lange.Zustimmung zu Grundsatz: Änderungen dürfen nicht zu Erhöhung der Transportkapazitäten (konkret: Netto-Nutzlast resp. Netto Transportraum) führen – sie sind stets aus echten Umweltgründen einzuführen. Dabei ist aber dafür zu sorgen, dass stets gleich lange Spiesse für alle konventionellen Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben sichergestellt werden.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmoduspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: it <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Potential neuer ICT-Technologien – in Kombination mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben ist noch lange nicht ausgeschöpft. Ein Beitrag des Bundes an neuartigen Lösungen im Sinne von Pilot- und Demonstrationsanlagen sowie von entsprechenden Projekten oder Feldversuchen für die Erprobung neuer technologischer Entwicklungen kann zum Durchbruch von nachhaltigen Mobilitätsangeboten auch beim Schwerverkehr (z.B. Platooning) führen. 		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und j 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundsätzlich einverstanden, dass die Auf- und Ablastung jederzeit möglich sein soll (d.h. unbeschränkte Anzahl von Änderungen des Gesamtgewichtes von Motorfahrzeug oder Anhänger). ▪ Die angepeilte Lösung ist allerdings kompliziert und administrativ aufwändig. Dies ist daher nur ein Zwischenschritt in die richtige Richtung. Letztlich muss es möglich sein, dass das jeweilig effektive Gesamtgewicht im LSVA-Erhebungssystem integriert wird. Eine solche fahrtenspezifische Deklaration des Gesamtgewichtes dient der Gesamteffizienz des Güterverkehrs und entlastet die kantonalen Organe vor zusätzlichen administrativen Arbeiten. ▪ Der Bundesrat soll auf Verordnungsstufe die Modalitäten festlegen – einerseits für 		

	den Prozess der Auf- und Ablastung und andererseits für die Integration der Lösung in das LSVA-System.
--	--

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wir sind einverstanden, dass die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot durch den Bundesrat festgelegt werden können. Wir streben dabei jedoch keine generelle Lockerung des Nachtfahrverbotes an, Hingegen beantragen wir im Hinblick auf eine ökonomischere und ökologischere Ausgestaltung der Logistik drei Änderungen: <ol style="list-style-type: none"> a) Eine Erhöhung bei den Frischetransporten vorangehenden und nachfolgenden Leerfahrten von 30 Minuten auf 60 Minuten b) Erhöhung für den Anteil der "Nichtfrische-Ware" von 25% auf neu 50% c) Die bestehenden Regulierungen bezüglich des Transportes leicht verderblicher Lebensmittel (Frischeprodukte) sind in dem Sinne zu lockern, dass bei solchen Nacht- und Sonntagsfahrten bei der Rückfahrt mehrfach verwendbare Verpackungsmittel wie Gebinde, Paletten, Rollbehälter etc. mitnehmen können. Damit können zusätzliche Fahrten für die Rückfuhr mehrfach verwendbarer Verpackungsmittel vermieden werden 		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja, aber grundlegende Fragestellungen (Verfügungen mit Präjudiz) und generelle Änderungen der Regulierungen im Verkehrsbereich müssen stets im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens laufen. ▪ Grundsätzlich ist, wenn immer möglich eine Anhörung der betroffenen Kreise sicher zu stellen (→ Brancheneinbezug auch bei Verfügungen). 		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

¹ SR 0.741.531.951.4

	Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gilt die Bestimmungen für den Güterverkehr an den Grenzen / mit anderen Ländern administrativ möglichst zu vereinfachen / zu harmonisieren – in dem Sinne: Zustimmung ▪ Dabei dürfen aber keine Ungleichbehandlungen bei der Regulierung des Schwerverkehrs entstehen (inländische vs. ausländische Transportunternehmen)
--	--

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per Email an: svg@astra.admin.ch

Zürich, 8.12.2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrter Herr Huonder
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Genossenschaft Migros Zürich bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Revisionspaket Strassenrecht. Die Migros setzt sich für die Förderung eines sauberen, CO₂-emissionsfreien, motorisierten Schwerverkehr in der Schweiz ein. Sie wirkt mit bei der Implementierung der Technologie der Brennstoffzellen im Strassenverkehr auf privatwirtschaftlicher Basis. Dabei engagiert sich die Migros bei der Förderung eines Mobilitätssystems auf der Basis von grünem Wasserstoff als Energieträger und der Verbreitung der Technologie der Wasserstoff-Mobilität.

Insbesondere unterstützt die Migros mit ihrer Tochterunternehmung auch den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von kostendeckend betriebenen Wasserstofftankstellen in der Schweiz auf der Basis von erneuerbaren Energien.

Die Genossenschaft Migros Zürich begrüsst ausdrücklich die Vernehmlassungsvorlage. Das Revisionspakete spezifiziert einen praxismgerechten, technologieneutralen Regulierungsrahmen für alternative Antriebsformen. Wir äussern uns im Rahmen dieser Vernehmlassung nur zu Fragen und Aspekten, welche die Förderung umweltfreundlicher Technologien betrifft.

Freundliche Grüsse
Genossenschaft Migros Zürich



Andrea Krapf
Leiterin Logistik/Informatik



Marco Grob
Leiter Logistik Transport

Beilagen

- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes (Word und *.pdf – Formate)
- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (Word und *.pdf – Formate)



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>	Verband	<input type="checkbox"/>	Organisation	<input type="checkbox"/>	Übrige
<p>Absender: Genossenschaft Migros Zürich Pfingstweidstrasse 101 8005 Zürich</p>							
<p>Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch</p>							

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

<p>1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>					
<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Potential der alternativen oder emissionsfreien Antriebe ist noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Damit die künftigen, technischen Entwicklungen schnell in die Praxis umgesetzt werden können, ist eine gewisse Agilität des Regulierers erforderlich. Der politische Entscheidungsprozess für eine Änderung des SVG ginge dabei zu lange. ▪ Zustimmung zu Grundsatz: Änderungen dürfen nicht zu Erhöhung der Transportkapazitäten (konkret: Netto-Nutzlast resp. Netto Transportraum) führen – sie sind stets aus echten Umweltgründen einzuführen. Dabei ist aber dafür zu sorgen, dass stets gleich lange Spiesse für alle konventionellen Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben sichergestellt werden. 					

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: it <ul style="list-style-type: none"> Das Potential neuer ICT-Technologien – in Kombination mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben ist noch lange nicht ausgeschöpft. Ein Beitrag des Bundes an neuartigen Lösungen im Sinne von Pilot- und Demonstrationsanlagen sowie von entsprechenden Projekten oder Feldversuchen für die Erprobung neuer technologischer Entwicklungen kann zum Durchbruch von nachhaltigen Mobilitätsangeboten auch beim Schwerverkehr (z.B. Platooning) führen. 		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und j 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich einverstanden, dass die Auf- und Ablastung jederzeit möglich sein soll (d.h. unbeschränkte Anzahl von Änderungen des Gesamtgewichtes von Motorfahrzeug oder Anhänger). Die angepeilte Lösung ist allerdings kompliziert und administrativ aufwändig. Dies ist daher nur ein Zwischenschritt in die richtige Richtung. Letztlich muss es möglich sein, dass das jeweilig effektive Gesamtgewicht im LSVA-Erhebungssystem integriert wird. Eine solche fahrtenspezifische Deklaration des Gesamtgewichtes dient der Gesamteffizienz des Güterverkehrs und entlastet die kantonalen Organe vor zusätzlichen administrativen Arbeiten. 		

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Bundesrat soll auf Verordnungsstufe die Modalitäten festlegen – einerseits für den Prozess der Auf- und Ablastung und andererseits für die Integration der Lösung in das LSVA-System. |
|--|---|

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
---	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperren und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wir sind einverstanden, dass die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot durch den Bundesrat festgelegt werden können. Wir streben dabei jedoch keine generelle Lockerung des Nachtfahrverbotes an, Hingegen beantragen wir im Hinblick auf eine ökonomischere und ökologischere Ausgestaltung der Logistik drei Änderungen: <ol style="list-style-type: none"> a) Eine Erhöhung bei den Frischetransporten vorangehenden und nachfolgenden Leerfahrten von 30 Minuten auf 60 Minuten b) Erhöhung für den Anteil der "Nichtfrische-Ware" von 25% auf neu 50% c) Die bestehenden Regulierungen bezüglich des Transportes leicht verderblicher Lebensmittel (Frischeprodukte) sind in dem Sinne zu lockern, dass bei solchen Nacht- und Sonntagsfahrten bei der Rückfahrt mehrfach verwendbare Verpackungsmittel wie Gebinde, Paletten, Rollbehälter etc. mitnehmen können. Damit können zusätzliche Fahrten für die Rückfuhr mehrfach verwendbarer Verpackungsmittel vermieden werden 		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja, aber grundlegende Fragestellungen (Verfügungen mit Präjudiz) und generelle Änderungen der Regulierungen im Verkehrsbereich müssen stets im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens laufen. ▪ Grundsätzlich ist, wenn immer möglich eine Anhörung der betroffenen Kreise sicher zu stellen (→ Brancheneinbezug auch bei Verfügungen). 		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

¹ SR 0.741.531.951.4

	Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gilt die Bestimmungen für den Güterverkehr an den Grenzen / mit anderen Ländern administrativ möglichst zu vereinfachen / zu harmonisieren – in dem Sinne: Zustimmung ▪ Dabei dürfen aber keine Ungleichbehandlungen bei der Regulierung des Schwerverkehrs entstehen (inländische vs. ausländische Transportunternehmen)
--	--

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

Bundesamt für Strassen
3003 Bern
per E-Mail:
svg@astra.admin.ch

Dietikon, 11.12.2020

**Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des
Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen
Stellungnahme der Swiss Combi AG**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken und für die Möglichkeit, zur im Betreff erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können. Unsere Bemerkungen zu den einzelnen Vorschlägen, Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen **entnehmen Sie bitte direkt den beiliegenden Fragebogen.**

Grundsätzlich lässt sich aus Sicht des Transportgewerbes festhalten, dass die Vorlage wichtige Anliegen des Strassengüterverkehrs aufgreift und insgesamt praktikable Lösungen vorschlägt. Vor allem die geplanten, weitreichenden Förderungsmassnahmen in Bezug auf das Gesamtgewicht von Fahrzeugen mit alternativen oder emissionsfreien Antriebssystemen sowie die Anpassungen in Bezug auf die Länge von Fahrzeugen mit aerodynamisch günstiger Formgebung oder mit Wasserstoff/Brennstoffzellenantrieb befürworten wir. Diese Massnahmen werden dazu beitragen, die Bereitschaft der Fahrzeughalter für Investitionen in alternative Fahrzeugkonzepte zu erhöhen.

Dennoch möchten wir gleichzeitig auf die Technologieneutralität betreffend Antriebssysteme aufmerksam machen, denn sie wird in den hier vorgeschlagenen SVG- und Verordnungsrevisionen nur teilweise angegangen. Technologieneutral bedeutet, dass es unerheblich ist, mit welcher Technologie das Ziel, insbesondere das CO₂-Reduktionsziel, erreicht wird. Ausschlaggebend ist einzig, dass die Energie aus sauberer und regenerativer, heisst aus nichtfossiler Quelle stammt. Erfüllt ein Antriebssystem diese Voraussetzung, so ist es im Idealfall CO₂-neutral, und zwar gleichgültig, ob es auf flüssige Treibstoffe (Benzin, Diesel in synthetischer Form), auf Gas (CNG, LNG, LPG in Form von Biogas), Strom (Wind-, Wasser-, Sonnenkraft) oder auf Wasserstoff zurückgreift. Wir erwarten, dass dieser Aspekt ("Well to Wheel") künftig mehr Beachtung erfährt und geeignete Förderungsmassnahmen ergriffen werden – selbstverständlich mit Augenmass und ohne die nach wie vor in grosser Zahl verbreiteten, ständig weiterentwickelten, konventionellen Antriebssysteme zu benachteiligen und mithin die Schweizer Wirtschaft zu schädigen!

Ansonsten bedanken wir uns für die weitsichtigen Umsetzungsvorschläge des Bundesrates – speziell auch was die vorbereitenden gesetzlichen Massnahmen zur Regulierung des automatisierten Fahrens anbelangt – und hoffen, dass unsere Anliegen sowohl in der Botschaft ans Parlament als auch in den Ausführungsverordnungen Berücksichtigung finden.

Herzliche Grüsse

Swiss Combi AG



Nils Planzer
VRP Swiss Combi AG



Josef Jäger
VR Swiss Combi AG

Beilagen

Fragebogen SVG

Fragebogen Verordnungen



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Swiss Combi AG Lerzenstrasse 14 8953 Dietikon
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Sieben Jahre nach der Einreichung ist die Umsetzung dieser Motion überfällig!</p> <p>Wie in den Erläuterungen ausgeführt (vgl. S. 16, Ziff. 1.3.2.2), müssen die Modalitäten für eine unkomplizierte Ab- und Auflastung nun auf Verordnungsstufe festgelegt werden. Weshalb dies im vorliegenden SVG- Revisionspaket, das ja eine Änderung der VTS mitumfasst, nicht gleichzeitig getan wird, können wir nicht nachvollziehen.</p> <p>Antrag: Die Modalitäten der Ab- und Auflastung sind in die aktuelle VTS-Revision (oder an anderer, passender Stelle) aufzunehmen. Leitschnur und von zentraler Bedeutung ist die unkomplizierte, rasche und kostengünstige Umsetzung der Gesamtgewichtsänderung. Zudem muss – natürlich in Rücksicht auf die noch zu beschliessende und in Kraft zu setzende SVG-Grundlage – eine möglichst rasche Inkraftsetzung der Ausführungsbestimmungen angestrebt werden, damit die Transportbranche von den Verbesserungen umgehend profitieren kann.</p>		

--	--

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Wie im erläuternden Bericht erwähnt, spricht heute mit Blick auf die Verkehrssicherheit nichts mehr gegen die Durchführung von Rundstreckenrennen mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Deshalb gehen wir davon aus, dass nicht nur E-Rennen bewilligungsfähig sind, sondern auch Rennen mit ausschliesslicher oder zumindest teilweiser verbrennungsmotorischer Antriebstechnologie (Hybrid, Gas, Wasserstoff etc.). Das Erfordernis des Umweltschutzes gemäss Art. 53 Abs. 1 E-SVG stünde solchen Rennen jedenfalls nicht entgegen.</p>		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aus sachlichen und verfahrensökonomischen Gründen unterstützen wird die Änderungskompetenz des Bundesrats für die im E-SVG namentlich aufgelisteten internationalen Abkommen.</p> <p>Äusserst wichtig im Zusammenhang mit dem Landverkehrsabkommen und für den Bundesrat nicht verhandelbar ist das Kabotageverbot. Es ist unantastbar, was in Art. 106a Abs. 3 E-SVG denn auch eindeutig zum Ausdruck kommt. Daran muss unbedingt festgehalten werden, andernfalls – Absatz 3 findet in der vorgeschlagenen Form nicht Eingang in die Botschaft ans Parlament – wir Art. 106a E-SVG integral ablehnen.</p> <p>Die Möglichkeit einer Kompetenzdelegation des Bundesrates ans ASTRA (Art. 106a Abs. 4 E-SVG) erachten wir jedoch als zu weitreichend und als zu offen formuliert, insbesondere was den zweiten Satz betrifft ("Er [der Bundesrat] berücksichtigt dabei die Tragweite der Änderungen"). Immerhin geht es hier um bedeutsame völkerrechtliche Verträge, für deren Abschluss und Anpassungen die verfassungsmässigen Zuständigkeiten (vgl. Art. 166 BV) nicht ohne Not durchbrochen werden dürfen.</p> <p>Antrag: Art. 106a Abs. 4 E-SVG streichen.</p>		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		



Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidg. Departements für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Zürich, 25. November 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussen- gesetzes - Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen von Uber möchte ich mich herzlich für die Gelegenheit bedanken, an der Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussen-gesetzes teilnehmen zu können.

Wir begrüßen die Offenheit gegenüber neuartigen Technologien in Bezug auf das automatisierte Fahren, wie sie im Bericht zum Ausdruck kommt. Ebenso unterstützen wir die Bestrebungen, Mobilität nachhaltiger zu gestalten und die Erreichung wichtiger Klimaziele in Angriff zu nehmen.

Daneben möchten wir aber unser Bedauern äussern, dass der Bundesrat dringend notwendige Weiterentwicklungen im Bereich der Regulierung des berufsmässigen Personentransports in der Schweiz auf die lange Bank schiebt und auf Modernisierungen verzichten möchte. Dies obwohl der klare Auftrag des Gesetzgebers vorliegt, die Anpassungen vorzunehmen. In seiner Antwort auf die Interpellation [20.3954](#) schreibt der Bundesrat, dass der Grund für die Nicht-Umsetzung der Vorstösse darin liegt, dass sich an zwei Informationsveranstaltungen die Teilnehmer kritisch gegenüber der Umsetzung gezeigt hätten. Ein genauer Blick auf die Teilnehmerrunde zeigt jedoch, dass zum ersten Treffen nur Gewerkschaften eingeladen waren. Und auch beim zweiten Treffen waren weder Uber noch sonstige Verbände bzw. Akteure aus dem Wirtschafts- und Digitalisierungsbereich auf der Einladungsliste, obwohl der Titel der Veranstaltung "Digitale Wirtschaft und UBER" lautete. Diese vorgezogene Vernehmlassung mit selektiv ausgewählten Teilnehmern erscheint im Mindesten fraglich.

Entsprechend möchten wir an den Bundesrat appellieren, dass die Umsetzung der Motionen [16.3066](#), [16.3068](#) und [17.3924](#) nicht aus der vorliegenden SVG-Revision herausgenommen oder durch einen weiteren Bericht verzögert werden. Der Bundesrat soll – gegebenenfalls in verschiedenen Varianten – aufzeigen, wie die Motionen umgesetzt werden können.

Dank der Umsetzung der genannten Motionen könnten:

- Die Auslastung der Autos auf Schweizer Strassen erhöht und damit ökologisch und wirtschaftlich schädliche Staustunden signifikant reduziert werden und
- der Zugang zum Arbeitsmarkt erleichtert werden – für jene Personen, die am meisten darauf angewiesen sind.

Gerne legen wir Ihnen im Folgenden die vier gewichtigsten Gründe für unsere Anliegen dar:

- 1) Die heutigen, unverhältnismässig hohen Hürden für Fahrer leisten keinen Beitrag zur Verkehrssicherheit
- 2) Dank einer Modernisierung der Rahmenbedingungen könnten moderne Technologien einen signifikant höheren Beitrag zur effizienten Nutzung der Verkehrsressourcen leisten
- 3) Der Konsumentenschutz könnte durch eine Modernisierung erhöht werden
- 4) Der dringende Handlungsbedarf ist politisch unbestritten

1) Hohe bürokratische Hürden tragen nicht zur Verkehrssicherheit bei

Um die Lizenz für den berufsmässigen Personentransport zu erhalten, müssen Kandidaten eine praktische sowie eine theoretische Prüfung ablegen. Zusätzlich wird ein Gesundheitstest verlangt. Zudem muss im Auto des Chauffeurs ein Fahrtenschreiber eingebaut sein. Sämtliche dieser Erfordernisse können entweder abgeschafft, oder stark vereinfacht werden, ohne dass dies auf Kosten der Verkehrssicherheit gehen würde. Die Anforderungen stellen in der heutigen Zeit primär eine starke Markteintrittshürde dar und benachteiligen damit jene Personen, welche am meisten auf einen niederschweligen Zugang zum Arbeitsmarkt angewiesen wären.

Praktische Prüfung: Die Fahrausbildung in der Schweiz ist im internationalen Vergleich exzellent und gewährleistet eine hohe Fahrsicherheit. Entsprechend führt die zusätzliche praktische Fahrprüfung zur Erlangung des Codes 121 (P) zu keiner erhöhten Sicherheit. In der Praxis steht bei der praktischen Zusatzprüfung oftmals nicht die Sicherheit im Vordergrund, sondern die korrekte Fahrgastbetreuung. Die korrekte Fahrgastbetreuung, das zeigt die Erfahrung, lässt sich nicht gesetzlich verordnen. Die zusätzliche praktische Prüfung ist daher abzuschaffen.

Theoretische Prüfung: Des Weiteren wird vorgeschrieben, dass berufsmässige Fahrer unter anderem ihr Wissen zur ARV 2 in einer theoretischen Prüfung unter Beweis stellen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die bestehenden detaillierten Ruhezeitenregelungen nicht praktikabel sind und für berufsmässige Chauffeure oft eine Schikane darstellen. In diesem Zusammenhang schlagen wir vor, die Zusatztheorieprüfung sowie die Ruhezeitenregelung abzuschaffen. Im Mindesten ist sie zu vereinfachen und für das Führen von Fahrzeugen der Kategorie B sind Höchstwochenzeiten oder Höchstattageszeiten einzuführen.

Medizinischer Test: Zudem müssen Anwärter für den berufsmässigen Personentransport mit Fahrzeugen der Kategorie B einen zusätzlichen medizinischen Check durchlaufen. Im Kanton Zürich betragen die Wartezeiten für einen Check momentan mehr als drei Monate. Dabei haben die Anwärter bereits durch den verkehrsmedizinischen Check zur Erlangung der Führerscheinkategorie B bewiesen, dass sie körperlich fähig sind, ein Fahrzeug der Kategorie B zu führen. Es ist deshalb – anders als bei den Kategorien C und D – nicht verständlich, weshalb

für die Kategorie B ein zusätzlicher Check nötig ist. Entsprechend ist die Pflicht für einen medizinischen Test abzuschaffen.

Fahrtenschreiber: Eine weitere unverhältnismässige Massnahme ist der Fahrtenschreiber, eine Spezialität der Schweiz, die man in keinem Nachbarland mehr kennt. Der Fahrtenschreiber hat weit weniger Einfluss auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer als die ausgezeichnete Ausbildung, welche die Fahrerinnen und Fahrer für den Erwerb eines Schweizer Führerscheins absolvieren. Zudem existieren signifikante zeitliche und finanzielle Hürden: Der Kauf und Einbau des Fahrtenschreibers kostet mehr als eintausend Schweizer Franken und kann nur von wenigen lizenzierten Garagen vorgenommen werden. Auch hier gibt es bereits einfachere und günstigere Varianten, die eingesetzt werden könnten. So gibt es genügend technologische Varianten z.B. «Stick-Lösungen», die beispielsweise bei diversen Autoversicherungen bereits zur Anwendung kommen, welche den Anforderungen durchaus genügen. Die selbe Funktion kann auch von Applikationen wie beispielsweise der Uber-App übernommen werden. Die Fahrtenschreiberpflicht ist entsprechend abzuschaffen. Im Mindesten wird der Bundesrat aufgefordert, zeitgemässe Alternativen aufzuzeigen.

2) Dank Liberalisierung können Verkehrsressourcen besser genutzt werden

Dank intelligenter Algorithmen und einer breiten Nutzung von Smartphones war ein effizientes Zusammenführen von Angebot und Nachfrage im Mobilitätsmarkt noch nie so einfach wie heute. Dieses Potenzial kann heute bereits im Bereich des gewerbsmässigen Personentransportes genutzt werden (bspw. durch Pooling). Es ist jedoch nötig, dass auch das privat genutzte Fahrzeug besser ausgelastet wird. In einem Pendlerauto auf Schweizer Strassen sitzt in über 90% der Fälle lediglich eine Person. Um Staus auf den Strassen der Schweiz effizient zu bekämpfen – und damit die im Stau verlorene Zeit sowie die Umweltbelastung zu mindern – muss es uns gelingen, Autos besser zu nutzen. Ridesharing ist ein einfaches und hilfreiches Mittel hierzu. Dank neuer Technologien lassen sich Fahrgemeinschaften in wenigen Sekunden finden.

Wenn jedoch – wie aktuell – jegliche Vergütung gesetzlich untersagt wird, werden zu wenige Personen bereit sein, andere Personen mitzunehmen. Es reiht sich Bericht an Studie an Analyse zum Thema Fahrgemeinschaften. Dabei zeigt die Erfahrung im Ausland, dass finanzielle Anreize Fahrgemeinschaften zum Durchbruch verhelfen können. Es ist davon auszugehen, dass dies in der Schweiz nicht anders wäre: Könnte jeder Pendler und jede Pendlarin gegen ein Entgelt weitere Fahrgäste mitnehmen, hätte dies positive Auswirkungen auf den Auslastungsgrad der Fahrzeuge auf Schweizer Strassen.

Um Verkehrsprobleme zu mindern ist es daher von entscheidender Bedeutung, die Unterscheidung zwischen berufsmässigen und nicht-berufsmässigen Personentransport aufzuheben oder zumindest die Anforderungen an den berufsmässigen Personentransport massiv zu senken.

3) Der Konsumentenschutz profitiert von einer Modernisierung des Marktes

Der Markt für Personenbeförderung zeigte in den letzten Jahrzehnten, dass sich Qualität kaum gesetzlich vorschreiben lässt. Insbesondere die Möglichkeit der transparenten Bewertung einer

Dienstleistung auf digitalen Vermittlungsplattformen trägt mehr zur Gewährleistung der Qualität bei als detaillierte Verordnungen und redundante Prüfungen. Konsumentinnen und Konsumenten selbst können dank Digitalisierung die Qualität und das Preis-Niveau der ihnen angebotenen Dienstleistungen prüfen und vor Leistungsbezug entscheiden, ob sie das Angebot in Anspruch nehmen möchten. Des Weiteren garantieren Mechanismen für Echtzeit-Feedback, dass bezüglich der Qualität der angebotenen Dienstleistung Transparenz gewährleistet ist. Im Falle der Uber-App bewerten sich Fahrer und Fahrgast nach jeder abgeschlossenen Fahrt gegenseitig.

Aus Sicht des Konsumentenschutzes kann die Unterscheidung zwischen berufsmässigen und nicht-berufsmässigen Personentransport aufgehoben oder zumindest die Anforderungen an den berufsmässigen Personentransport massiv gesenkt werden.

4) Es besteht Einigkeit bezüglich des dringenden Handlungsbedarfs

Im Parlament herrscht ein klarer Konsens, dass dringender Handlungsbedarf im Bereich des berufsmässigen Personentransports besteht. Das Parlament unterstützt eine entsprechende Revision der gesetzlichen Grundlagen daher eindeutig: Die Motion [16.3066](#) (Nantermod) wurde in beiden Räten klar angenommen, die Motion [16.3068](#) (Derder) wurde sogar ohne Abstimmung durchgewunken. Gleiches gilt für die Motion [17.3924](#) (Nantermod), die ebenfalls eine Liberalisierung des berufsmässigen Personentransport fordert und von beiden Räten - auf Antrag des Bundesrates - einstimmig überwiesen wurde.

Überraschenderweise hat sich der Bundesrat von einzelnen Stimmen ausserhalb des Parlaments verleiten lassen, die Umsetzung der Motionen [16.3066](#) (Nantermod) und [16.3068](#) (Derder) aus der vorliegenden SVG-Revision herauszunehmen. Dies hält er im erläuternden [Bericht](#) so fest. Die Motion [17.3924](#) (Nantermod) wurde gar nicht erst in die Revision des SVG miteinbezogen. Dieses Vorgehen ist schwer nachvollziehbar und missachtet den parlamentarischen Auftrag.

Gemäss der Antwort des Bundesrates auf die Interpellation [20.3954](#) hat der Bundesrat sich dazu entschieden, zu den genannten Vorstössen eine "Vor-Vernehmlassung" während zweier Informationsveranstaltungen durchzuführen. Zu diesen Veranstaltungen wurde sehr selektiv eingeladen: Zu einer ersten Veranstaltung wurden nur Gewerkschaften eingeladen und an der zweiten Veranstaltung "Digitale Wirtschaft und UBER" wurden weder Uber noch relevante Wirtschafts- oder Digitalisierungsverbände beigezogen.

Dieses Vorgehen ist im Mindesten sehr fraglich. Weiter erstaunt, dass der Bundesrat nun auch davon absieht Alternativen zu erarbeiten oder einen Kompromiss anzustreben. Auch wenn der Bericht des Bundesrates sogar explizit festhält, dass Änderungen auf Verordnungsstufe genügen könnten, wurden – ganz im Gegensatz zu anderen Verordnungen, die im Rahmen der Vorlage angepasst werden sollen – in diesem Bereich keine Vorschläge unterbreitet.

Die vom Parlament in Form der genannten Motionen ergangenen Aufträge sind in in die aktuelle Revision mit aufzunehmen. Der Bundesrat soll dem Parlament einen Vorschlag zur Umsetzung der Motionen vorlegen.

Fazit

Die Mobilität in der Schweiz würde von einer zukunftsgerichteten Revision des Strassenverkehrsgesetzes stark profitieren. Wir appellieren daher an den Bundesrat, den Motionen [17.3924](#) (Nantermod), [16.3066](#) (Nantermod) und [16.3068](#) (Derder) zu folgen und eine konsensfähige Option für deren Umsetzung in die vorliegende Teilrevision des SVG zu integrieren und dem Parlament vorzulegen. Dies kann beispielsweise durch die Vorlegung von verschiedenen Varianten geschehen, damit das Parlament den Handlungsspielraum hat, sich auf die bestmögliche Variante zu einigen.

Ich danke Ihnen herzlich für die Kenntnisnahme und stehe Ihnen für weitere Auskünfte sowie für eine Diskussion betreffend möglicher weiterer Lösungsansätze gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Hinterberger
Politikverantwortlicher Uber DACH (Schweiz, Deutschland, Österreich)
ahinterberger@uber.com
079 386 36 17

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per Email an: svg@astra.admin.ch

Bern, 07.12.2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrter Herr Huonder
Sehr geehrte Damen und Herren

Coop setzt sich für die Förderung eines sauberen, CO₂-emissionsfreien, motorisierten Schwerverkehr in der Schweiz ein. Sie wirkt mit bei der Implementierung der Technologie der Brennstoffzellen im Strassenverkehr auf privatwirtschaftlicher Basis. Dabei engagiert sich die Coop bei der Förderung eines Mobilitätssystems auf der Basis von grünem Wasserstoff als Energieträger und der Verbreitung der Technologie der Wasserstoff-Mobilität.

Coop begrüsst daher ausdrücklich die Vernehmlassungsvorlage. Das Revisionspakete spezifiziert einen praxisgerechten, technologieneutralen Regulierungsrahmen für alternative Antriebsformen. Coop äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung nur zu Fragen und Aspekten, welche die Förderung umweltfreundlicher Technologien betrifft.

Coop bedankt sich für die Berücksichtigung seiner Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung des Revisionspakts zum Strassenverkehrsrecht.

Freundliche Grüsse



Daniel Hintermann
Direktionsmitglied der GL
Coop Genossenschaft



Thomas Mahrer
Mitglied des Managements
Coop Genossenschaft

Beilagen

- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes (Word und *.pdf – Formate)
- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (Word und *.pdf – Formate)



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>	Verband	<input type="checkbox"/>	Organisation	<input type="checkbox"/>	Übrige
<p>Absender: Coop Hauptsitz Thomas.Mahrer@Coop.ch +41 79 255 51 35 Thiersteineralle 12 4002 Basel</p> <p style="text-align: right;"><i>07/12/2020</i> <i>Thomas Mahrer</i></p>							
<p>Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch</p>							

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

<p>1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Potential der alternativen oder emissionsfreien Antriebe ist noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Damit die künftigen, technischen Entwicklungen schnell in die Praxis umgesetzt werden können, ist eine gewisse Agilität des Regulierers erforderlich. Der politische Entscheidprozess für eine Änderung des SVG ginge dabei zu lange. Zustimmung zu Grundsatz: Änderungen dürfen nicht zu Erhöhung der Transportkapazitäten (konkret: Netto-Nutzlast resp. Netto Transportraum) führen – sie sind stets aus echten Umweltgründen einzuführen. Dabei ist aber dafür zu sorgen, dass stets gleich lange Spiesse für alle konventionellen Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben sichergestellt werden. 		

2. Automatisiertes Fahren

<p>2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: it <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Potential neuer ICT-Technologien – in Kombination mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben ist noch lange nicht ausgeschöpft. Ein Beitrag des Bundes an neuartigen Lösungen im Sinne von Pilot- und Demonstrationsanlagen sowie von entsprechenden Projekten oder Feldversuchen für die Erprobung neuer technologischer Entwicklungen kann zum Durchbruch von nachhaltigen Mobilitätsangeboten auch beim Schwerverkehr (z.B. Platooning) führen. 		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und j 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundsätzlich einverstanden, dass die Auf- und Ablastung jederzeit möglich sein soll (d.h. unbeschränkte Anzahl von Änderungen des Gesamtgewichtes von Motorfahrzeug oder Anhänger). ▪ Die angepeilte Lösung ist allerdings kompliziert und administrativ aufwändig. Dies ist daher nur ein Zwischenschritt in die richtige Richtung. Letztlich muss es möglich sein, dass das jeweilig effektive Gesamtgewicht im LSVA-Erhebungssystem integriert wird. Eine solche fahrtenspezifische Deklaration des Gesamtgewichtes dient der Gesamteffizienz des Güterverkehrs und entlastet die kantonalen Organe vor zusätzlichen administrativen Arbeiten. 		

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> Der Bundesrat soll auf Verordnungsstufe die Modalitäten festlegen – einerseits für den Prozess der Auf- und Ablastung und andererseits für die Integration der Lösung in das LSVA-System. |
|--|---|

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>
--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>
--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind damit einverstanden, dass die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot durch den Bundesrat festgelegt werden können. Wir streben dabei jedoch keine generelle Lockerung des Nachtfahrverbotes an, weil der Detailhandel seinen Logistikauftrag im Rahmen der heutigen gesetzlichen Grundlagen ausreichend wahrnehmen kann.</p> <p>Hingegen beantragen wir im Hinblick auf eine ökonomischere und ökologischere Ausgestaltung der Logistik drei Änderungen:</p> <p>a) Eine Erhöhung bei den Frischetransporten vorangehenden und nachfolgenden Leerfahrten von 30 Minuten auf 60 Minuten</p> <p>b) Erhöhung für den Anteil der "Nichtfrische-Ware" von 25% auf neu 50%</p> <p>c) Die bestehenden Regulierungen bezüglich des Transportes leicht verderblicher Lebensmittel (Frischeprodukte) sind in dem Sinne zu lockern, dass bei solchen Nacht- und Sonntagsfahrten bei der Rückfahrt mehrfach verwendbare Verpackungsmittel wie Gebinde, Paletten, Rollbehälter etc. mitnehmen können. Damit können zusätzliche Fahrten für die Rückfuhr mehrfach verwendbarer Verpackungsmittel vermieden werden</p>		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja, aber grundlegende Fragestellungen (Verfügungen mit Präjudiz) und generelle Änderungen der Regulierungen im Verkehrsbereich müssen stets im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens laufen. ▪ Grundsätzlich ist, wenn immer möglich eine Anhörung der betroffenen Kreise sicher zu stellen (→ Brancheneinbezug auch bei Verfügungen). 		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

¹ SR 0.741.531.951.4

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gilt die Bestimmungen für den Güterverkehr an den Grenzen / mit anderen Ländern administrativ möglichst zu vereinfachen / zu harmonisieren – in dem Sinne: Zustimmung ▪ Dabei dürfen aber keine Ungleichbehandlungen bei der Regulierung des Schwerverkehrs entstehen (inländische vs. ausländische Transportunternehmen)
--	---

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation X <input checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: Erlebnismacher AG Hauptstrasse 59 9053 Teufen info@erlebnismacher.ch 034 408 30 77
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung stellt E-Bikes strafrechtlich wieder auf Höhe von Fahrrädern und ist in diesem Sinne verhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine solche Regelung ermöglicht es, rasch und flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen im Strassenverkehr durch neue Fahrzeug-Technologien zu reagieren. Voraussetzung muss aber bleiben, dass solche Ausnahmegewilligungen auf dem politischen Weg abgesegnet werden müssen.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Anpassung ermöglicht Unternehmen eine transparente Bearbeitung von Ordnungsbussen.</p>		



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Energie und Kommunikation

3003 Bern

Per Mail an: svg@astra.admin.ch

Lyss, 9. Dezember 2020

SVG- Revision 2020

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. August 2020 haben Sie das Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes SVG eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme.

1. Grundsätzliches

Die Fahrzentrum Lyss AG setzt sich für die Erhöhung der Verkehrssicherheit ein und insbesondere für die Weiterbildung der Fahrzeuglenkenden.

Der Bund beabsichtigt, die Prioritäten bei der Technologie und dem Autonomen Fahren zu setzen. Die Unfallzahlen zeigen allerdings, dass trotz allen technologischen Fortschritten immer noch der Mensch im Zentrum steht. Über 95% der Unfälle werden durch menschliches Versagen verursacht. Bis der Level 5 für das Autonome Fahren sich etabliert hat, wird sich daran nichts ändern. Es steht sogar eine schwierige Zeit bevor, in welcher Fahrzeuglenkende auf Assistenzsysteme vertrauen.

In den WAB- Kursen stellen wir fest, dass Fahrzeuglenkende ungenügende Kenntnisse haben über die Wirkungsweise und die Bedienung von Assistenzsystemen. Es kommt dazu, dass jeder Hersteller seine eigenen Systeme entwickelt. Gleichzeitig möchten wir betonen, dass der neue WAB- Kurs 2020 bei den Neulenkenden sehr gut ankommt. 92 Prozent finden, der Kurs habe ihre Erwartungen vollständig erfüllt oder gar übertroffen. Weiterbildung lohnt sich - auch beim Autofahren!

In diesem Sinne sind wir der Auffassung, dass die Aus- und Weiterbildung von Fahrzeuglenkenden in der aktuellen Vernehmlassung völlig vergessen wird.

2. Mehr Sicherheit durch Weiterbildung der Generation 70+

Gemäss Artikel 15 Absatz 5 SVG kann der Bundesrat Vorschriften über die Weiterbildung der berufsmässigen Motorfahrzeugführer erlassen.

Wir beantragen, das Wort „berufsmässig“ in Artikel 15 Absatz 5 zu streichen.

Wir beantragen zudem, auf Verordnungsstufe einen obligatorischen WAB- Kurs für alle Fahrzeuglenkenden zwischen 70 und 72 Jahren vorzuschreiben (ohne Rückwirkung).

Der Führerausweis wird heute meist im Alter zwischen 18 und 24 Jahren erworben. Eine Pflicht für die Weiterbildung ist heute nur für berufsmässige Motorfahrzeugführer obligatorisch vorgeschrieben. Auf Stufe SVG sollte die Grundlage geschaffen werden, damit eine generelle Weiterbildung auf Verordnungsstufe eingeführt werden kann.

Seniorinnen und Senioren müssen mit 75 Jahren zum Arzt und die Fahrtauglichkeit bestätigen lassen. Allerdings ist die Kenntnis über bestehende und neue Vorschriften sowie über Assistenzsysteme sehr mangelhaft. Obwohl lebenslanges Lernen in unserer Gesellschaft einen sehr hohen Stellenwert genießt, gilt das bisher nicht für das Autofahren. Auch die bfu betont in ihren Grundlagen immer wieder die Bedeutung der Weiterbildung. Im Sinus- Bericht 2020 stellt die bfu fest, dass sich in der letzten Dekade im Gegensatz zu allen anderen Altersgruppen das schwere Unfallgeschehen bei Seniorinnen und Senioren negativ entwickelt hat. Damit ergibt sich ein Handlungsbedarf. Routiniers sollten nachsitzen – sowohl im theoretischen wie auch im praktischen Bereich!

Die nötige Infrastruktur ist bei den WAB- Anbietern vorhanden, SARI kann als Datenbank auch für diese Zielgruppe verwendet werden. Die Einführung eines WAB- Kurses 70+ ist mit sehr geringen Investitionen möglich. Durch einen auf die Generation 70+ zugeschnittenen WAB- Kurs kann die Verkehrssicherheit bedeutend verbessert werden.

3. Leistungsbegrenzung für Lernfahrten und in Probezeit

Wir beantragen, im SVG in Artikel 15 und 15a für die Kategorie B eine Leistungsbegrenzung für alle Lernfahrten sowie eine Leistungsbegrenzung während der Probezeit auf Fahrzeuge mit einer Leistung bis 150 KW (oder 200 PS).

Begründung: Neulenkende verursachen immer wieder schwere Unfälle mit übermotorisierten Fahrzeugen. Sie verfügen über wenig Erfahrungen und überschätzen die eigenen Fähigkeiten. Zu tief sollte die Grenze nicht festgelegt werden, damit auch Lieferwagen im beruflichen Bereich und die Kategorie BE möglich bleiben. Bei den Motorrad-Kategorien wird der Stufeneinstieg seit vielen Jahren angewandt. Die Auswirkungen auf die Unfallzahlen sind positiv.

Mit freundlichen Grüßen
Fahrzentrum Lyss AG

Sig. Portmann

Sig. Kuhn .

Dr. Rolf Portmann
Präsident des Verwaltungsrates

Hansulrich Kuhn
Geschäftsführer

Kopie: Mitglieder des Verwaltungsrates



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: Fahrzentrum Lyss AG Südstrasse 19 3250 Lyss
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In den nächsten Jahren ist das kaum realistisch! Die Systeme müssten auch bei Gewittern, bei starkem Schneefall und bei weiteren schwierigen Rahmenbedingungen wie Baustellen zuverlässig funktionieren. Und nicht vergessen: pro Jahr werden in Europa über 1 Million Fahrzeuge durch die Hersteller zurück gerufen wegen irgendwelchen Mängeln. Und wie ist die Haftung bei Hacker- Angriffen?		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Das ist in den nächsten Jahren kaum aktuell! Vgl. oben		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Da müssten die Rahmenbedingungen noch genauer umschreiben werden!		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bei Raserdelikten ist <u>immer</u> eine vorsätzliche Handlung vorhanden! Allenfalls wäre unter gewissen Bedingungen eine Kürzung auf 12 Monate denkbar.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Heute ist vor allem auf Gemeindestrassen ein erheblicher Wildwuchs festzustellen. Kreative Lösungen sind in diesem Bereich nicht gefragt.		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Rundstreckenrennen stehen im Widerspruch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit...		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: „Besondere Fälle“ ist eine zu offene Formulierung!		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.8 Zusätzlicher Antrag zu Art. 15, Abs. 5 SVG

Wir beantragen eine Anpassung von Art. 15 Abs. 5 des SVG:

„Der Bundesrat kann Vorschriften über die Weiterbildung der Motorfahrzeugführer erlassen.“ Das Wort „berufsmässig“ sei im bisherigen Text zu streichen.

Wir beantragen zudem, auf Verordnungsebene einen obligatorischen WAB- Kurs für alle Personen im Alter zwischen 70 und 72 Jahren vorzuschreiben (ohne Rückwirkung).

Begründung: Der Führerausweis wird heute meist im Alter zwischen 18 und 24 Jahren erworben. Eine Pflicht für die Weiterbildung ist heute nur für berufsmässige Motorfahrzeugführer obligatorisch vorgeschrieben.

Seniorinnen und Senioren müssen mit 75 Jahren zum Arzt und die Fahrtauglichkeit bestätigen lassen. Allerdings ist die Kenntnis über bestehende und neue Vorschriften sowie über Assistenzsysteme sehr mangelhaft. Obwohl lebenslanges Lernen in unserer Gesellschaft einen hohen Stellenwert genießt, gilt das bisher nicht für das Autofahren. Der Anteil der Generation Ü70 nimmt zu. Routiniers sollten nachsitzen!

Die nötige Infrastruktur ist bei den WAB- Anbietern vorhanden, SARI kann als Datenbank auch für diese Zielgruppe verwendet werden. Durch diese Massnahme kann die Verkehrssicherheit mit sehr geringen Investitionen bedeutend verbessert werden.

4.9 Zusätzlicher Antrag zu Art. 15 und Art. 15a

Wir beantragen für die Kategorie B eine Leistungsbegrenzung für alle Lernfahrten sowie eine Leistungsbegrenzung während der Probezeit auf Fahrzeuge mit einer Leistung bis 150 KW (oder 200 PS).

Begründung: Neulenkende verursachen immer wieder schwere Unfälle mit übermotorisierten Fahrzeugen. Sie verfügen über wenig Erfahrungen und überschätzen die eigenen Fähigkeiten. Zu tief sollte die Grenze nicht festgelegt werden, damit auch Lieferwagen im beruflichen Bereich und die Kategorie BE möglich bleiben. Bei den Motorrad- Kategorien wird der Stufeneinstieg seit vielen Jahren angewandt.



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Verband	<input type="checkbox"/> Organisation X	<input type="checkbox"/> Übrige
Absender:			
Firma	Fateba AG, Velokultur pur		
Adresse	Turmhaldenstr. 6		
PLZ / Ort	8400 Winterthur		
Email	beratung@fateba.ch		
Telefon	052 212 27 71		
Wichtig:			
Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch			

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung stellt E-Bikes strafrechtlich wieder auf Höhe von Fahrrädern und ist in diesem Sinne verhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine solche Regelung ermöglicht es, rasch und flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen im Strassenverkehr durch neue Fahrzeug-Technologien zu reagieren. Voraussetzung muss aber bleiben, dass solche Ausnahmegewilligungen auf dem politischen Weg abgesegnet werden müssen.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Anpassung ermöglicht Unternehmen eine transparente Bearbeitung von Ordnungsbussen.</p>		



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation X <input checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: FLYER AG Schwende 1 4950 Huttwil info@flyer.ch 062 959 55 55
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung stellt E-Bikes strafrechtlich wieder auf Höhe von Fahrrädern und ist in diesem Sinne verhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine solche Regelung ermöglicht es, rasch und flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen im Strassenverkehr durch neue Fahrzeug-Technologien zu reagieren. Voraussetzung muss aber bleiben, dass solche Ausnahmegewilligungen auf dem politischen Weg abgesegnet werden müssen.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Anpassung ermöglicht Unternehmen eine transparente Bearbeitung von Ordnungsbussen.</p>		

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per Email an: svg@astra.admin.ch

Opfikon-Glattpark, 09.12.2020

**Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes
und von acht Verordnungen**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrter Herr Huonder
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Revisionspaket Strassenrecht bedanken wir uns sehr herzlich bei Ihnen. Die H2 Energy AG ist Pionier im Bereich der Produktion und Anwendungen von Wasserstoff (H₂) und bereits im Jahr 2016 haben wir auf dem Gelände des Wasserkraftwerks der Eniwa in Aarau unsere erste H₂-Produktionsanlage und das zugehörige Logistiksystem aufgebaut. Im November 2016 konnten wir dann mit der ersten öffentlichen H₂-Tankstelle in Hunzenschwil sowie dem weltweit ersten H₂-LKW der 36t-Klasse gemeinsam mit Coop ein initiales H₂-Ökosystem in der Schweiz in Betrieb nehmen.

In enger Zusammenarbeit mit dem Förderverein H₂ Mobilität Schweiz sowie unseren Joint Venture Partnern Hyundai Hydrogen Mobility AG sowie der Hydrospider AG, findet derzeit der Ausbau dieses H₂-Ökosystems statt und bis im Jahr 2023 werden wir eine Flotte von ca. 1'000 H₂-LKWs sowie des notwendigen Produktions- und Tankstellen-Netzwerks in Betrieb haben.

Es ist uns deshalb ein besonderes Anliegen auch an der gesetzlichen Ausgestaltung des emissionsfreien Strassenverkehrs mitzuwirken und unsere Expertise einzubringen. Die H2 Energy AG begrüsst ausdrücklich die Vernehmlassungsvorlage. Das Revisionspaket spezifiziert einen praxisgerechten, technologieneutralen Regulierungsrahmen für alternative Antriebsformen. Dabei äussern wir uns im Rahmen dieser Vernehmlassung nur zu Fragen und Aspekten, welche die Förderung umweltfreundlicher Technologien betrifft. Gerade im emissionsfreien Strassentransportverkehr stellen wasserstoffelektrische Antriebe einen der wesentlichen Technologiebausteine dar.

Mit der am 03.12.20 bekanntgegebenen Zusammenarbeit zwischen der Rohstoffhandelsfirma Trafigura und der H2 Energy ist damit auch signalisiert, dass erneuerbarer Wasserstoff nicht mehr als exotischer Treibstoff wahrgenommen, sondern von den Märkten zunehmend als Commodity und damit als Handelsware betrachtet wird. Für die Dekarbonisierung fossiler Anwendungen unter marktwirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist dies eine wichtige Voraussetzung.

Im Hinblick auf die Revisionsvorlage ist uns aufgefallen, dass Sie grundsätzlich zwischen 'batterieelektrischen' und 'brennstoffzellenelektrischen' Antrieben unterscheiden. Hier würden wir vorschlagen, zukünftig nicht von 'brennstoffzellenelektrischen' sondern 'wasserstoffelektrischen' Antrieben zu sprechen. So ist klar bezeichnet, dass bei 'batterieelektrischen' Antrieben die Energiespeicherungen mit Hilfe von Batterien und der Antrieb elektromotorisch stattfindet. Bei 'wasserstoffelektrischen' Antrieben findet dementsprechend die Energiespeicherung mit Hilfe von Wasserstoff und der Antrieb ebenfalls elektromotorisch statt. Zudem ist zu beachten, dass es in absehbarer Zeit auch Brennstoffzellensysteme geben wird, die z. B. mit Methanol oder anderen Kohlenwasserstoffen betrieben werden und so eine Differenzierung zwischen Treibstoff und Brennstoffzellentypen notwendig sein könnte.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung des Revisionspakets zum Strassenverkehrsrecht und stehen Ihnen für Rückfragen oder Erläuterungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'R. Huber'.

Rolf Huber
Präsident des Verwaltungsrats
H2 Energy Holding AG

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'P. Huber'.

Patrick Huber
CEO
H2 Energy Holding AG

Beilagen

- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes
- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton	<input type="checkbox"/>	Verband	<input type="checkbox"/>	Organisation	<input checked="" type="checkbox"/>	Unternehmen
Absender: H2 Energy AG Blv. Lilienthal 42 8152 Opfikon-Glattpark Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen							

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none">▪ Das Potential der alternativen oder emissionsfreien Antriebe ist noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Damit die künftigen, technischen Entwicklungen schnell in die Praxis umgesetzt werden können, ist eine gewisse Agilität des Regulierers erforderlich. Der politische Entscheidungsprozess für eine Änderung des SVG ginge dabei zu lange.▪ Zustimmung zu Grundsatz: Änderungen dürfen nicht zu Erhöhung der Transportkapazitäten (konkret: Netto-Nutzlast resp. Netto Transportraum) führen – sie sind stets aus echten Umweltgründen einzuführen. Dabei ist aber dafür zu sorgen, dass stets gleich lange Spiesse für alle konventionellen Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben sichergestellt werden.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: it <ul style="list-style-type: none"> Das Potential neuer ICT-Technologien – in Kombination mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben ist noch lange nicht ausgeschöpft. Ein Beitrag des Bundes an neuartigen Lösungen im Sinne von Pilot- und Demonstrationsanlagen sowie von entsprechenden Projekten oder Feldversuchen für die Erprobung neuer technologischer Entwicklungen kann zum Durchbruch von nachhaltigen Mobilitätsangeboten auch beim Schwerverkehr (z.B. Platooning) führen. 		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und j 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich einverstanden, dass die Auf- und Ablastung jederzeit möglich sein soll (d.h. unbeschränkte Anzahl von Änderungen des Gesamtgewichtes von Motorfahrzeug oder Anhänger). Die angepeilte Lösung ist allerdings kompliziert und administrativ aufwändig. Dies ist daher nur ein Zwischenschritt in die richtige Richtung. Letztlich muss es möglich sein, dass das jeweilig effektive Gesamtgewicht im LSVA-Erhebungssystem integriert wird. Eine solche fahrtenspezifische Deklaration des Gesamtgewichtes dient der Gesamteffizienz des Güterverkehrs und entlastet die kantonalen Organe vor zusätzlichen administrativen Arbeiten. 		

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Bundesrat soll auf Verordnungsstufe die Modalitäten festlegen – einerseits für den Prozess der Auf- und Ablastung und andererseits für die Integration der Lösung in das LSVA-System. |
|--|---|

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
---	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperren und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wir sind einverstanden, dass die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot durch den Bundesrat festgelegt werden können. Wir streben dabei jedoch keine generelle Lockerung des Nachtfahrverbotes an. Hingegen beantragen wir im Hinblick auf eine ökonomischere und ökologischere Ausgestaltung der Logistik drei Änderungen: <ol style="list-style-type: none"> a) Eine Erhöhung bei den Frischetransporten vorangehenden und nachfolgenden Leerfahrten von 30 Minuten auf 60 Minuten b) Erhöhung für den Anteil der "Nichtfrische-Ware" von 25% auf neu 50% c) Die bestehenden Regulierungen bezüglich des Transportes leicht verderblicher Lebensmittel (Frischeprodukte) sind in dem Sinne zu lockern, dass bei solchen Nacht- und Sonntagsfahrten bei der Rückfahrt mehrfach verwendbare Verpackungsmittel wie Gebinde, Paletten, Rollbehälter etc. mitnehmen können. Damit können zusätzliche Fahrten für die Rückfuhr mehrfach verwendbarer Verpackungsmittel vermieden werden 		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja, aber grundlegende Fragestellungen (Verfügungen mit Präjudiz) und generelle Änderungen der Regulierungen im Verkehrsbereich müssen stets im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens laufen. ▪ Grundsätzlich ist, wenn immer möglich eine Anhörung der betroffenen Kreise sicher zu stellen (→ Brancheneinbezug auch bei Verfügungen). 		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

¹ SR 0.741.531.951.4

	Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gilt die Bestimmungen für den Güterverkehr an den Grenzen / mit anderen Ländern administrativ möglichst zu vereinfachen / zu harmonisieren – in dem Sinne: Zustimmung ▪ Dabei dürfen aber keine Ungleichbehandlungen bei der Regulierung des Schwerverkehrs entstehen (inländische vs. ausländische Transportunternehmen)
--	--

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation X <input checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: Herzroute E-Bike Shop Teufen Hauptstrasse 59 9053 Teufen teufen@herzroute.ch 071 787 51 20
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung stellt E-Bikes strafrechtlich wieder auf Höhe von Fahrrädern und ist in diesem Sinne verhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine solche Regelung ermöglicht es, rasch und flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen im Strassenverkehr durch neue Fahrzeug-Technologien zu reagieren. Voraussetzung muss aber bleiben, dass solche Ausnahmegewilligungen auf dem politischen Weg abgesegnet werden müssen.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Anpassung ermöglicht Unternehmen eine transparente Bearbeitung von Ordnungsbussen.</p>		



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per Mail an: svg@astra.admin.ch

Bern, 10. Dezember 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen Stellungnahme des Kantonal-Bernischen Autofahrlehrer-Verbandes KBAV

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die am 12.08.2020 veröffentlichte Vernehmlassung der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG), des Ordnungsbussengesetzes (OBG) sowie von acht Verordnungen (siehe <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-80041.html>). Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr Ihnen mit diesem Schreiben unsere Meinung und Stellungnahme zu diesen geplanten Neuerungen und Änderungen fristgerecht mitzuteilen.

Grundsätzliches

Der Kantonal-Bernische Autofahrlehrer-Verband KBAV unterstützt als **eigenständiger Verband** die Stellungnahme des Schweizerischen Fahrlehrerverbandes SFV. Namentlich ist der **Mensch im Strassenverkehr** weiterhin **nicht zu vernachlässigen**, da dieser immer noch praktisch alle Unfälle verursacht. Wir stellen jedoch fest, dass immer mehr ein Schwergewicht auf Themenbereiche wie **Technik/Fahrzeug, Infrastruktur/Strasse und gesetzl. Schranken/Repression** gesetzt wird, welche sehr **selten Grund eines Unfalles** sind. Auch beim Teilautomatisierten Fahren trägt Mensch resp. die/der Fahrer/in weiterhin eine grosse Verantwortung. Erst beim Vollautomatisierten Fahren ist der Mensch vernachlässigbar. Aufgrund dieser Fakten muss die anstehende Teilrevision des SVG dazu genutzt werden, dass hauptsächlich der Unfallfaktor Mensch betrachtet wird und Lösungen für die Reduktion dieser Ursache gesetzlich geregelt werden, sei dies mittels Aus- und Weiterbildungen, Präventionsmassnahmen usw.

■ Verkehrssicherheit für E-Bikes

Diese Änderungen werden durch uns unterstützt, jedoch müssen noch ergänzende Massnahmen erfolgen, wie z.B. obligatorische Weiterbildungskurse für «schnelle E-Bikes» (bis 45 km/h Tretunterstützung) analog und Gleichbehandlung der Kat. A1 für 15-jährige (Kleinmotorräder bis 45 km/h)

■ Umweltfreundliche Technologien

Mit der Veränderung resp. Vergrösserung und Erhöhung von max. Abmessung und Gewicht bei Fahrzeugen führt dazu, dass auch die (Fahr-) Physik massgeblich beeinflusst wird. Die zu beherrschende Energie ist nicht linear, sondern verhält sich quadratisch zur Masse eines Gegenstandes. Fahrer/innen, welche keine entsprechende Ausbildung durchlaufen haben, werden mit dem unerwarteten Verhalten des Fahrzeuges so grösste Mühe bekunden. Weiter wird auch unklar sein, welche Regeln, Signalisationen usw. dann für diese Fahrzeuge noch gelten und welche nicht mehr. Auch werden Fahrten ins Ausland für



die Fahrer/innen solcher Fahrzeuge höchstwahrscheinlich nur mit Problemen begleitet sein (in der Schweiz erlaubt, im Ausland nicht). Wir stehen deshalb solchen Änderungen sehr kritisch gegenüber, lehnen diese in der vorliegenden Form ab und erwarten, dass dieses Vorhaben gesamteuropäisch abgestimmt wird. Trotz dieser aktuellen Haltung stehen wir dem Fortschritt ökologischer Technologien positive gegenüber.

■ **Automatisiertes Fahren**

Dass den Herstellern die Möglichkeit gegeben wird im sehr kontrollierten Rahmen auch das automatisierte Fahren in realen Situationen zu testen wird sicher durch uns unterstützt. Bevor aber weitergehende Regelungen getroffen werden ist mehr Klarheit betreffend Zulassung, Verantwortung und Haftung der Fahrer/innen zu schaffen. Diesbezüglich besteht das Forschungsprojekt des ASTRA «Sicherheitsrelevante Fähigkeiten, Kompetenzen und Eignung für das Führen von (teil-)automatisierten Fahrzeugen». Aufgrund der Resultate dieses Projektes sind dann auch die notwendigen gesetzlichen Änderungen vorzunehmen. Deshalb lehnen wir die vorgeschlagenen Änderungen mehrheitlich ab.

■ **«Via sicura»-Massnahmen**

Seit der Einführung der «Via sicura»-Massnahmen konnte die Verkehrssicherheit deutlich verbessert werden und das schweizerische Verkehrssystem ist damit eines der sichersten weltweit geworden. Mit jeder Abschwächung dieser Massnahmen wird 1:1 auch die Verkehrssicherheit geschwächt. Daher lehnen wir auch diese vorgeschlagenen Änderungen mehrheitlich ab

Stellungnahme im Detail

Die detaillierte Stellungnahme ist den beiden beiliegenden ausgefüllten Fragebogen zu entnehmen.

Anträge


Als Beilage zu dieser Stellungnahme finden Sie ebenfalls zusätzliche Anträge des Kantonal-Bernischen Autofahrer-Verbandes KABV, von welchen wir Überzeugt sind, dass diese die Verkehrssicherheit ebenfalls nachhaltig verbessern.

Abschliessend bedanken wir uns dafür, dass wir Ihnen unsere Anliegen darlegen durften. Für allfällige Fragen stehen Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Kanton Bernischer Autofahrer-Verband


Markus Hess
Präsident


Matthias Sterchi
Vize-Präsident

Beilagen:

- Anträge Kanton Bernischer Autofahrer-Verband
- Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes
- Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Kantonal-Bernischer Autofahrlehrer-Verband KBAV

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **12.12.2020** an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist?
(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Kantonal-Bernische Autofahrlehrer-Verband KBAV lehnt es aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen ab, dass eine solche Bestimmung generell eingeführt wird. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg usw.). Mit Blick auf die Verkehrssicherheit fällt diesbezüglich auch ins Gewicht, dass Fahrzeuglenkende mit Führerausweis Kat. BE 100 km/h fahren dürfen. Erschwerend kommt überdies die Problematik der Handhabung im Vollzug in der Praxis hinzu. Beim Vollzug und den Kontrollen werden sich neue Probleme ergeben, so dass Ungleichbehandlungen nicht ausgeschlossen werden können resp. neue Wettbewerbsverzerrungen entstehen. All dies überwiegt letztlich in einer Güterabwägung den ökologischen Nutzen, der sich aufgrund des technologischen Fortschrittes und des gesellschaftlichen Wandels so oder so in naher Zukunft einstellen dürfte. Deshalb macht es absolut keinen Sinn, eine über Jahre hinweg klar gezogene Grenze ("bis 3.5t = leichte / über 3.5t = schwere Fahrzeuge") aufzuweichen und Verwirrung zu stiften.

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Einheitliche Standards zur Bewilligung von Testfahrten automatisierter Fahrzeuge existieren bislang keine, was auf unterschiedliche Rechtslagen der einzelnen Länder, allen voran aber auf die Anerkennung der sogenannten Wiener Konvention für den Strassenverkehr zurückzuführen ist. Die Konvention wurde durch die UN-Konferenz in Wien (1968) erarbeitet und besagt, dass der Fahrer bzw. die Fahrerin immer die volle Kontrolle über sein/ihr Fahrzeug haben muss (Beherrschungspflicht). Mit autonomen Fahrzeugen wäre diese ursprüngliche Regelung nicht vereinbar gewesen. Deshalb wurde das Wiener Abkommen ergänzt, indem der entsprechende Passus (8. Artikel der Wiener Konvention) dahingehend erweitert wurde, dass automatisierende Systeme zulässig sind, unter der Bedingung, dass sie vom Menschen jederzeit abgeschaltet werden können. Nun sind Systeme, welche die Führung eines Fahrzeuges beeinflussen, zulässig, wenn sie jederzeit vom Fahrer überstimmt oder abgeschaltet werden können. Die Änderung ist am 23. April 2016 in Kraft getreten.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass auch diese Bestimmungen noch weiter liberalisiert und dem technologischen Fortschritt angepasst werden. Bis dies der Fall ist und klarer wird, in welche Richtung die internationalen Bestimmungen gehen, stellt sich der KBAV gegen Anpassung des schweizerischen Rechts und damit gegen jegliche Aufweichung der Beherrschungspflicht für Fahrzeuglenkende. Ein Schweizer Alleingang macht absolut keinen Sinn und würde lediglich verkehrssicherheitsgefährdende Unsicherheiten schaffen. Es ist unter diesem Aspekt unverantwortlich, die Schweizer Verkehrsteilnehmenden quasi zu «Versuchskaninchen» zu machen, nur um sich im internationalen Umfeld als Vorreiter brüsten zu können.</p> <p>Der KBAV beantragt deshalb, diesen Aspekt auf eine spätere Revision zu verschieben. Wir können uns sehr gut vorstellen, dass das schweizerische Recht diesbezüglich zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls angepasst werden muss, sofern international Einigkeit über den zu beschreitenden Weg und die damit verbundenen rechtlichen Folgen (Haftungsfragen) besteht.</p>		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der KBAV ist angesichts der unter Punkt 3 geschilderten unzähligen Unklarheiten nicht damit einverstanden, dass diese Kompetenzen einfach so dem Bundesrat übertragen werden. Darüber hinaus müsste in einem ersten Schritt ganz klar definiert sein, dass sich solche Zulassungsvoraussetzungen nur auf bestimmte Strecken beziehen (keine generelle Zulassung zum Verkehr).		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der KBAV wäre einverstanden, wenn zwingend die folgenden Mindestbedingungen gewährleistet sind: 1. Der Fahrer hat eine Prüfung für das Führen eines autonomen Fahrzeugs bestanden, die seine Fähigkeit bescheinigt, entsprechend dem Grad der Autonomie das entsprechende Fahrzeug verantwortungsvoll und sicher lenken zu können; 2. dass die Datensicherheit gewährleistet ist; 3. dass die Sicherheit im Strassenverkehr, insbesondere in Bezug auf besonders vulnerable Personen jederzeit gewährleistet ist.		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der KBAV kann der Abweichung von geltenden Bestimmungen zu Testzwecken zustimmen, sofern klare, einschränkende Rahmenbedingungen für die Abweichungen aufgestellt und diese sowohl zeitlich wie räumlich eng begrenzt sind. Ebenfalls muss – als «conditio sine qua non» – klar geregelt sein, dass die Abweichungen von geltenden Bestimmungen immer nur mit allenfalls hiervon betroffenen		

Branchen nach Rücksprache und im Einverständnis mit den Fachorganisationen erfolgen können. Dies erachten wir als « <i>conditio sine qua non</i> ».

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Das heutige System wahrt die Verhältnismässigkeit nicht, und die Folgen sind schwerwiegend: Verfall des Führerausweises auf Probe, zwingende psychologische Untersuchung, Wartezeit von einem Jahr, bis erneut ein Lehrfahrausweis beantragt werden kann und Wiederholung der ganzen Ausbildung. Es ist gerechtfertigt, dass der Ausweis auf Probe nur verfällt, wenn die zweite Wiederhandlung schwer wiegt.		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es muss differenziert werden können, z.B. in Bezug auf Tages- und Verkehrssituationen (Berücksichtigung der konkreten Umstände).		
13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der KBAV lehnt die Reduktion bei «Raserdelikten» konsequent ab, da ein «Raserdelikt» grundsätzlich vorsätzlich begangen wird. In einer Unachtsamkeit begangene «Raserdelikte» (z.B. in Begegnungszonen/Tempo-30-Zone) wiegen umso schwerer, als dass dort von der Verkehrssituation her, sogar noch besondere Aufmerksamkeit geboten wäre, was das Delikt noch gravierender macht. Als mögliche Weiterentwicklung des bestehenden Rechts sehen wir allenfalls die Möglichkeit, dass die 24 Monate für krasse Delikte und Raserdelikte gemäss Art. 16c Abs. 2 Bst a ^{bis} SVG grundsätzlich beibehalten werden <u>und zwingend immer mit einer Nachschulung verknüpft sein müssen</u> (vgl. hiernach die Ausführungen zu den leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlungen), so dass eine Reduktion der Entzugsdauer erreicht werden kann. Die Entzugsdauer darf 12 Monate aber in jedem Falle nicht unterschreiten. Für diese Weiterentwicklung des bestehenden Rechts spricht, dass die Praxis hat gezeigt hat, dass nicht die Höhe des Strafmasses entscheidend ist, ob ein «Raser» aus seinem Delikt die notwendigen Lehren zieht oder nicht. Stattdessen müssen Delinquenten mit den (möglichen) Folgen ihrer Tat unmittelbar konfrontiert werden.		

Diesbezüglich möchten wir beliebt machen, den Grundgedanken des parlamentarischen Vorstosses von NR Jean-Pierre Grin (18.431. Pa. Iv. Grin. Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen, um dramatische Konsequenzen für Beruf und Familie zu verhindern) grundsätzlich und gezielt aufzunehmen und auch SVG Art. 17, Abs. 1/ Abs. 1^{bis} wie folgt zu ergänzen:

«Bei einer leichten oder mittelschweren Widerhandlung kann der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Im Wiederholungsfall nach Artikel 16a Absatz 2 oder 16b Absatz 2 Buchstaben b-f darf die Mindestentzugsdauer nicht unterschritten werden.

Abs. 1^{bis} : Bei einer schweren Widerhandlung oder im Wiederholungsfall kann der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis frühestens drei Monate vor Ablauf der verfügten Entzugsdauer wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Die Mindestentzugsdauer darf nicht unterschritten werden.»

Dieser Wiedereingliederungsansatz basiert auf den praxisbezogenen Sicherheitsüberlegungen und langjährigen Erfahrungen der Fahrlehrerschaft, wonach Nachschulungen bei leichten und mittelschweren Verkehrsdelikten insgesamt nachhaltiger wirken und erfolgreicher sind als reine Sanktionsmassnahmen (Bussen, beschränkter Führerausweisentzug). Ziel der Nachschulungen ist es, die Einstellung und das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden direkt zu beeinflussen, indem bei fehlbaren Lenkerinnen/Lenkern ein Bewusstsein und Verständnis für ihr Vergehen geschaffen wird. Nur dies befähigt sie anschliessend, ihr Verhalten effektiv zu ändern, so dass die Verkehrssicherheit verbessert werden kann.

Die Massnahme von Nachschulungen bei leichten und/oder mittelschweren Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz hat sich in anderen Ländern bereits bewährt. So zeigen die Erfahrungen aus England/Wales, dass die Nachschulungen sehr gut wirken. Die entsprechende «Impact Evaluation of the National Speed Awareness Course» der University of Leeds zeigt, dass die Teilnahme an den Nachschulungen effektiv mehr zur Reduzierung von Geschwindigkeitsüberschreitungen beigetragen haben als Geldbussen oder andere Strafmassnahmen.

Die Auswirkungen des Kurses wurden anhand von Aufzeichnungen über Geschwindigkeitsverstösse getestet, die von den Polizeikräften für den Zeitraum von 2012 bis 2017 zur Verfügung gestellt wurden. Die Daten wurden für 2,2 Millionen Fahrer bereitgestellt, von denen 1,4 Millionen ein Angebot zur Teilnahme an den Kursen angenommen hatten.

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der KBAV spricht sich vehement dagegen aus, die heutige Rückgriffspflicht der Haftpflichtversicherer in ein blosses Rückgriffsrecht umzuwandeln. Dies wäre absolut ein falsches Signal für die Verkehrssicherheit. Wer bei einem Verkehrsunfall mit Personen- und/oder Sachschaden nicht mit finanziellen Konsequenzen rechnen muss, verhält sich im Strassenverkehr noch gleichgültiger. Für die Unfallprävention wäre es höchst kontraproduktiv, wenn Motorfahrzeughaftpflichtversicherer Angebote lancieren würden, mit denen sich potenzielle Delinquenten gegen die finanziellen Folgen krasser Verkehrsregelverletzungen absichern können.</p> <p>Überhöhte Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen sind nach wie vor zentrale Risikofaktoren im Strassenverkehr, denen gezielt entgegengewirkt werden muss. Alleine alkoholbedingte Verkehrsunfälle fordern in der Schweiz jedes Jahr durchschnittlich gegen 40 Tote und 450 Schwerverletzte. 50 % der Autofahrerinnen und Autofahrer glauben, dass sie nach zwei alkoholischen Getränken noch sicher fahren können. Schon in kleinen Mengen jedoch schränkt Alkohol die Fahrfähigkeit ein – Sehvermögen, Konzentration und Koordination werden schlechter. Es gilt der Grundsatz: «Wer trinkt, fährt nicht.» Eine Abschwächung der Rückgriffspflicht würde dementsprechend ein komplett falsches Signal aussenden und die Unfallprävention um Jahre zurückwerfen.</p> <p>Ein Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen hat dabei sowohl spezial- als auch generalpräventive Wirkung, wobei wir einsehen, dass die heutige Fassung von Art. 65 Abs. 3 SVG durchaus verbesserungswürdig ist, da sie verschiedene Ungereimtheiten aufweist, die ausgemerzt werden müssen.</p> <p>Für die Verkehrssicherheit wäre es wichtig, dass für alle vergleichbaren Verkehrsregelverletzungen –z. B. auch für entsprechend eingestufte Widerhandlungen infolge Unaufmerksamkeit und Ablenkung – dasselbe gilt.</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

Aus Sicht des KBAV ist es für die Unfallprävention zwingend angezeigt, den Menschen und menschliches Verhalten wieder vermehrt in den Mittelpunkt der Unfallprävention zu stellen. Dies bedingt auch, dass solches Fehlverhalten und dessen Risiken in der Fahraus- und obligatorischen -weiterbildung Platz finden können. Repressionen dienen der Verkehrssicherheit langfristig weniger, da sie im Gegensatz zur Schulung und pädagogisch-professionellen Fahraus- und -weiterbildung nur mangelhaft Wirkung entfalten. Entsprechend muss der Fahraus- und -weiterbildung in Zukunft mehr Gewicht beigemessen werden und nicht technischen Repressionsmassnahmen.

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben?

(Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Alkohol-Wegfahrsperren machen aus Präventionssicht Sinn. Sie müssen für eine präventive Wirkung aber anders als vorgesehen eingesetzt werden. So, wie dies für die Alkohol-Wegfahrsperren im Massnahmen-Paket «Via sicura» ursprünglich vorgesehen war, sind sie eine zusätzliche Verschärfung für Alkohol-Delinquente. Wenn sie dagegen als Massnahme eingesetzt würden, wodurch die Dauer eines Fahrausweisentzugs aufgrund von Alkohol-Delikten vermindert werden könnte, hätten Alkohol-Delinquente eine zusätzliche Motivation, ihr Verhalten so schnell wie möglich zu verändern. Zudem sind unterstützende Massnahmen wie FiaZ-Kurse unter diesem Aspekt zwingend notwendig, sehr sinnvoll und deshalb beizubehalten.

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aktuell gilt das Sonntagsfahrverbot an allen Sonntagen und an den folgenden Feiertagen: Neujahr, Karfreitag, Ostermontag, Auffahrt, Pfingstmontag, 1. August, Weihnachten sowie 26. Dezember, wenn Weihnachten nicht auf einen Montag oder Freitag fällt. Wird in einem Kanton oder Kantonsteil einer dieser Tage nicht gefeiert, so gilt dort auch das Sonntagsfahrverbot <u>nicht</u>.</p> <p>Die heutige Regelung berücksichtigt damit übermässig regionale und kulturelle Unterschiede, was kaum mehr zweckdienlich ist. Zudem hat der Bund überdies bereits heute die Möglichkeit, in Notlagen hiervon abzuweichen.</p> <p>Unter diesen Voraussetzungen macht es Sinn, diese Kompetenzen auf SVG-Stufe klar zu regeln und dem Bundesrat zu übertragen. Im Wissen um die politische Brisanz der Thematik im Kontext der allgemeinen verkehrs- und verlagerungspolitischen Diskussionen schlagen wir vor, dass der Rahmen, in denen der Bundesrat diese Kompetenz nutzen kann, jedoch auf Gesetzesstufe bereits genauer definiert wird (kein Freipass für eine generelle Aufweichung). Hierbei müsste wohl durchaus auch eine generelle Verkürzung des Nachtfahrverbotes (ev. auf besonders belasteten Strecken) in Erwägung gezogen werden (z.B. um ein Stunde, vom 05.00 auf 04.00 Uhr bis 22.00 Uhr), um so den morgendlichen Pendlerverkehr zu entlasten.</p>		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Angesichts des heute schon grassierenden (kommunalen) «Wildwuchses» im Bereich der Umsetzung der Signalisationsvorschriften macht es absolut keinen Sinn, einer weiteren Abweichung diesbezüglich noch weiter Vorschub zu leisten – auch nicht in baulicher Hinsicht. Einheitliche Regelungen und Ausgestaltungen der Strassenräume tragen zu mehr Verkehrssicherheit bei und erleichtern die Fahrausbildung.</p>		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist nicht einsehbar, wieso Verkehrsteilnehmende aufgrund ihres Fahrzeuges bezüglich Strafmass unterschiedlich beurteilt werden sollen. Vielmehr soll gleiches Fehlverhalten unabhängig des Fahrzeuges gleich bestraft werden.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Zum einen bleibt völlig unklar, was unter «besonderen Fällen» in Zukunft verstanden werden wird. Entsprechend müsste dies auf Gesetzesstufe klarer definiert werden, bevor eine solche Delegation erfolgen kann.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf.
(Art. 106a Abs. 2 E-SVG)

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Vgl. insbesondere auch unsere Stellungnahme zum Wiener Abkommen.

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird?
(Art. 7 Abs. 1 E-OBG)

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:



Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen
Anträge des Kantonal-Bernischen Autofahrlehrer-Verbandes KBAV

Der Kantonal-Bernische Autofahrlehrer-Verband KABV stellt anlässlich der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG), des Ordnungsbussengesetzes (OBG) sowie von acht Verordnungen (siehe <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-80041.html>) die nachfolgend aufgeführten Anträge.

Antrag 1 (SVG): Mehr Sicherheit durch Wissen und Können

Änderungsantrag Art. 15 Abs. 5 SVG

<i>Bisher</i>	<i>Neu</i>
⁵ Der Bundesrat kann Vorschriften über die Weiterbildung der berufsmässigen Motorfahrzeugführer erlassen.	⁵ Der Bundesrat kann Vorschriften über die Weiterbildung der Motorfahrzeugführer erlassen.

Erläuterungen

In all unseren Lebensbereichen, wie bei der (Aus-) Bildung, im Beruf, bei privaten Tätigkeiten im Hobby-Bereich (wie Sport, Musik, usw) ist die Aus- und Weiterbildung mehr als selbstverständlich. Wir investieren in diesen Bereichen nicht nur Geld, sondern auch recht viel Zeit. Wer sich verbessern will absolvierte berufliche Weiterbildungskurse, geht wöchentlich ins Training, besucht regelmässig den Musikunterricht und all dies sogar noch unter professioneller Anleitung. Einzig im Strassenverkehr machen wir eine kurze und schnelle Ausbildung und unsere Weiterentwicklung basiert dann nur noch auf Erfahrungen. Unser Verhalten ändern wir dann ebenfalls nur, wenn wir negative Erfahrungen machten. Andernfalls gewöhnen wir uns Verhaltensmuster an, welche nicht geeignet sind sich sicher im Strassenverkehr zu bewegen. All dies gilt für alle Verkehrsteilnehmenden, von den Fussgänger/innen, über die Fahrrad- und Autofahrer/innen bis zu den Fahrer/innen von schweren Motorwagen (Lastwagen und Bus). Mit der Änderung des Art. 15. Abs. 5 SVG wird die Möglichkeit geschaffen, dem Lebenslagen Lernen auch im Strassenverkehr Rechnung zu tragen.

Antrag 2 (SVG): Mehr Bewusstsein für Widerhandlungen fördern

Änderungsantrag Art. 17 Abs. 1, Abs. 1^{bis} und Abs. 1^{ter} SVG (ergänzend zu Frage 14 aus Fragebogen SVG/OBG)

<i>Bisher</i>	<i>Neu</i>
¹ Der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis kann frühestens drei Monate vor Ablauf der verfügten Entzugsdauer wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Die Mindestentzugsdauer darf nicht unterschritten werden.	¹ Der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis kann frühestens drei Monate vor Ablauf der verfügten Entzugsdauer wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Die Mindestentzugsdauer darf nicht unterschritten werden. Bei einer leichten oder mittelschweren Widerhandlung kann der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Im Wiederholungsfall nach Art. 16a Abs. 2 oder Art. 16b Abs. 2 Bst. b-f darf die Mindestentzugsdauer nicht unterschritten werden.
^{1bis} NEU	^{1bis} Bei einer schweren Widerhandlung oder im Wiederholungsfall kann der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis frühestens



	drei Monate vor Ablauf der verfügten Entzugsdauer wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Die Mindestentzugsdauer darf nicht unterschritten werden.
^{1ter} NEU	^{1ter} Bei Wiederhandlung gem. Art. 16 Abs. 2 Bst. a ^{bis} kann der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis maximal 12 Monate vor Ablauf der verfügten Entzugsdauer wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat.

Erläuterungen

Dieser Wiedereingliederungsansatz basiert auf den praxisbezogenen Sicherheitsüberlegungen und langjährigen Erfahrungen der Fahrlehrerschaft, wo-nach Nachschulungen bei leichten und mittelschweren Verkehrsdelikten insgesamt nachhaltiger wirken und erfolgreicher sind als reine Sanktionsmassnahmen (Bussen, beschränkter Führerausweiszug). Ziel der Nachschulungen ist es, die Einstellung und das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden direkt zu beeinflussen, indem bei fehlbaren Lenkerinnen/Lenkern ein Bewusstsein und Verständnis für ihr Vergehen geschaffen wird. Nur dies befähigt sie anschliessend, ihr Verhalten effektiv zu ändern, so dass die Verkehrssicherheit verbessert werden kann.

Die Massnahme von Nachschulungen bei leichten und/oder mittelschweren Wiederhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz hat sich in anderen Ländern bereits bewährt. So zeigen die Erfahrungen aus England/Wales, dass die Nachschulungen sehr gut wirken. Die entsprechende «Impact Evaluation of the National Speed Awareness Course» der University of Leeds zeigt, dass die Teilnahme an den Nachschulungen effektiv mehr zur Reduzierung von Geschwindigkeitsüberschreitungen beigetragen haben als Geldbussen oder andere Strafmassnahmen.

Die Auswirkungen des Kurses wurden anhand von Aufzeichnungen über Geschwindigkeitsverstösse getestet, die von den Polizeikräften für den Zeitraum von 2012 bis 2017 zur Verfügung gestellt wurden. Die Daten wurden für 2,2 Millionen Fahrer bereitgestellt, von denen 1,4 Millionen ein Angebot zur Teilnahme an den Kursen angenommen hatten.

Antrag 3 (SVG): Verständliche und sinnvolle Anwendung von Geldstrafen

Änderungsantrag Art. 90 Abs. 1 SVG

<i>Bisher</i>	<i>Neu</i>
¹ Mit Busse wird bestraft, wer Verkehrsregeln dieses Gesetzes oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt.	¹ Mit Busse wird bestraft, wer Verkehrsregeln dieses Gesetzes oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt. Die Bussen sind zweckgebunden für die Verkehrssicherheit einzusetzen.

Erläuterungen

Dass die Fahrzeugführer/innen für ihr Fehlverhalten Bussen bezahlen ist für diese sicher grösstenteils auch verständlich. Dass solche Erträge dann aber sogar budgetiert und damit andere Vorhaben der öffentlichen Hand finanziert werden wird viel weniger verstanden. Da Bussen aber eine erzieherische Wirkung haben sollten wird von den Betroffenen eine Geldstrafe eher verstanden, wenn mit diesen Erträgen auch Vorhaben für die Verkehrssicherheit finanziert werden. Solche Projekte können z.B. Präventionen, Kampagnen, Aus- und Weiterbildungen, Forschungen, Infrastrukturverbesserungen, usw. sein.



Antrag 4 (VZV): Mehr Sicherheit bei den Neulenkenden

Änderungsantrag Art. 15 Abs. 1bis und 2bis VZV

Bisher (resp. ab 01.01.2021)	Neu
^{1bis} NEU	^{1bis} Der Lernfahrausweis der Kategorie B wird für Personenwagen* mit einer Motorleistung von nicht mehr als 150 kW** erteilt. Diese Leistungsbeschränkung gilt nicht bei: a. Lernenden der beruflichen Grundbildung «Automechanikerin/Automechaniker EFZ», «Weitere***» die von einem Fahrlehrer der Kategorie B ausgebildet werden; b. Personen, die in Kursen der Polizei auf Personenwagen ausgebildet werden; c. Verkehrsexperten im Rahmen ihrer Aus- und Weiterbildung.
^{2bis} Der Lernfahrausweis der Kategorie A ohne Leistungsbeschränkung wird Personen erteilt, die den Führerausweis der Kategorie A mit Leistungsbeschränkung seit mindestens zwei Jahren besitzen und die klaglose Fahrpraxis nach Artikel 8 Absatz 6 nachweisen können.	^{2bis} Der Lernfahrausweis der Kategorien B und A ohne Leistungsbeschränkung wird Personen erteilt, die den Führerausweis der gleichlautenden Kategorie mit Leistungsbeschränkung seit mindestens zwei Jahren besitzen, sich nicht mehr in der Probezeit befinden und die klaglose Fahrpraxis nach Artikel 8 Absatz 6 nachweisen können.

* Die Fahrzeugkategorie ist allenfalls noch genauer zu definieren (gem. Art. 3 Abs. 1 VZV)

** Dieser Wert ist noch genau zu definieren, wie allenfalls auch das max. Verhältnis von Motorleistung und Leergewicht (kW/kg)

*** Falls noch weitere Berufsausbildungen davon betroffen sind, dann sind diese zu ergänzen

Erläuterungen

Bei der Motorrad-Kategorie wurde das System des Stufeneinstieges seit Jahren angewandt. Zuerst über die Kategorie A1, dann die Kategorie A beschränkt auf 25 und später auf 35 kW und ab dem 01.01.2021 ist die unbeschränkte Kat. A gar nicht mehr prüfungsfrei erhältlich (immer über die Kat. A 35 kW). Dieses System des Stufeneinstieges hat sich sehr bewährt und soll auch für die Kat. B gelten. Dies schützt unerfahrene Neulenkler/innen vor der Verwendung übermotorisierter Fahrzeuge und somit erhöht dies zusätzlich zur 2-Phasenausbildung gem. Art. 15a SVG.

Alternative: Es könnte auch geregelt werden, dass, wer übermotorisierte Fahrzeuge der Kat. B fahren will (Motorenleistung grösser 200 kW), einen entsprechenden Nachweis zu erbringen hat, dass sie/er sich diesbezüglich intensiv und vertieft weitergebildet hat und/oder Neulenkende während der Probezeit solche Fahrzeuge nur mit einer installierten Blackbox fahren dürfen.

Antrag 5 (VRV): Mehr Sicherheit für Fahrradfahrende beim Überholen

Änderungsantrag Art. 11 Abs. 5 VRV

Bisher	Neu
⁵ Neu	⁵ Einspurige motorlose Fahrzeuge dürfen in der Ebene und in Steigungen überholt werden, auch wenn dabei eine Sicherheitslinie gem. Art. 73 Abs. 1 SSV überfahren werden muss. Bei diesem Überholmanöver ist die Einhaltung von Art. 35 Abs. 2 SVG zwingend, namentlich der seitliche Abstand und das Nichtbehindern des Gegenverkehrs.

Erläuterungen

Jede/r regelmässige Fahrradfahrer/in hat die Situation schon mehrfach erlebt, dass sie von mehrspurigen Fahrzeugen mit zu wenig seitlichem Abstand bei einer Sicherheitslinie (Art. 73 Abs. 1 SSV) überholt wurden. Solche Situation ergeben sich meistens in Steigungen und sogar bei Gegenverkehr. Die/Der Fahrer/in des mehrspurigen Fahrzeuges ist sich in dieser Situation sicher bewusst, dass sie/er die Sicherheitslinie eigentlich gar nicht überfahren darf. Sie/Er hat aber keine Geduld (sprich keine Zeit) einige Sekunden dem



Fahrrad hinterher zu fahren, bis dann ein Überholen erlaubt und auch möglich ist. Da ein Überfahren einer Sicherheitslinie bei genügend Übersicht und ohne Gegenverkehr grundsätzlich sicher erfolgen kann (bei schneebedeckten Fahrbahnen sind die Sicherheitslinien ja auch nicht erkennbar und dann wird diese auch ohne weitere Sanktionen überfahren), ist eine Ausnahmeregelung zu Gunsten der Fahrradfahrer/innen und deren Sicherheit sinnvoll.

Antrag 6 (VRV): Mehr Klarheit bei der Ausbildung

Änderungsantrag Art. 27 Abs. 4 VRV

<i>Bisher</i>	<i>Neu</i>
⁴ Fahrschüler dürfen verkehrsreiche Strassen erst befahren, wenn sie genügend ausgebildet sind, Autobahnen und Autostrassen erst, wenn sie prüfungsreif sind.	⁴ Fahrschülerinnen und Fahrschüler dürfen verkehrsreiche Strassen, insbesondere Autobahnen und Autostrassen, erst befahren, wenn sie die dafür notwendige Kompetenz und Voraussetzungen ausreichend erreicht haben.

Erläuterungen

Der Ausdruck «prüfungsreif» bedeutet, dass alle Kompetenzen für das Absolvieren einer Prüfung erreicht wurden. In diesem Falle also auch das Befahren einer Autobahn und Autostrasse. Da das Befahren von Autobahnen und Autostrassen aber erst erlaubt ist, wenn alle Kompetenzen erreicht wurden, ist es diese Regelung nicht umsetzbar – also ein sogenannter «Schwanzbeisser». Eine weitere Schwierigkeit besteht darin (und wird auch weiterhin bestehen), wer dann auch bestimmt, wann die Prüfungsreife erreicht wurde. Bei Lernfahrten, welche obligatorisch zu begleiten sind ist es sicher die Begleitperson, bei den anderen Lernfahrten wird diese Verantwortung auf die Lernfahrenden abgeschoben, welche eine solche Beurteilung nur sehr schwer richtig machen können, wenn diese noch keine Prüfung auf der Autobahn machten. Mit der vorgeschlagenen Regelung wird ausgedrückt, dass es für das Befahren von verkehrsreichen Strassen, Autobahnen und Autostrassen, aber notwendige Kompetenz benötigt (also sicher nicht zu Beginn einer Fahrausbildung), aber die Prüfungsreifen noch nicht erforderlich ist resp. sein kann. Lernfahrende, welche bereits viel Erfahrung mit dem Befahren von Autobahnen haben (z.B. Autofahrende, welche nach 20 Jahren noch das Motorradfahren erlernen), können viel besser beurteilen, ob die Kompetenzen erreicht wurden, als 16-jährige (Kat. A1 ab 01.01.2021), welche sich das erste Mal mit schnelleren Fahrzeugen im Verkehr bewegen.

Antrag 7 (SSV): Mehr Klarheit bei den Markierungen

Änderungsantrag Art. 72 Abs. 1bis SSV

<i>Bisher</i>	<i>Neu</i>
^{1bis} Bauliche Elemente, die Markierungen ähnlich sind, mit ihnen verwechselt werden, ihre Wirkung beeinträchtigen oder sonst wie den Eindruck einer strassenverkehrsrechtlichen Bedeutung erwecken können, sind unzulässig.	^{1bis} Bauliche und farbliche gestalterische Elemente, die Markierungen ähnlich sind, mit ihnen verwechselt werden, ihre Wirkung beeinträchtigen oder sonst wie den Eindruck einer strassenverkehrsrechtlichen Bedeutung erwecken können, sind unzulässig.

Erläuterungen

Bei der Signalisation und Markierung ist vermehrt nach dem Grundsatz «Keep it simpel and stupid» zu handeln. In der «Weisung über besondere Markierungen» des ASTRA vom 10.12.2013 wird klar definiert, wie Tempo-30-Zonen, Rechtsvortritte, Vertikalversätze und Radstreifen an Gefahrenstellen zu markieren sind. Dies soll zu einer Vereinheitlichung und damit zu einer einfachen Erkennbarkeit für die Verkehrsteilnehmenden führen. In den letzten Jahren wird durch die Kantone und Gemeinden von Möglichkeit der «Farblichen Gestaltung von Strassenoberflächen FGSO» gebrauch gemacht. Diese FGSO richtet sich nach der Schweizer Norm SN 640 214 «Entwurf des Strassenraums: Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen» des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS. Da solche Markierungen nicht rechtsverbindlich sind und auch sehr individuell gestaltet werden, entstehen bei den Verkehrsteilnehmer/innen viele Unsicherheiten (Fahrlehrer/innen werden oftmals nach der Bedeutung solcher Markierungen gefragt). Gem. Art. 72 Abs. 1bis sind nur «Bauliche Elemente, die Markierungen



ähnlich sind» verboten, nicht aber die FGSO, welche eigentlich mehr verunsichert. Auch sind gem. Art. 5 Abs. 3 SVG nur Markierungen erlaubt, welche vom Bundesrat vorgesehen sind – die Schweizer Norm SN 640 214 des VSS wurde wahrscheinlich nie durch den Bundesrat verabschiedet. Es sind nur Markierungen erlaubt, welche sich auf Art. 72 Abs. 5 SSV stützen (analog Tempo-30-Zonen, Rechtsvortritte, ...). Damit aber sinnvolle Markierungen nicht entfernt werden müssen ist die «Weisung über besondere Markierungen» des ASTRA vom 10.12.2013 bei der Begegnungszone zu ergänzen, dass in solchen Zonen grüne Füsse und grüne diagonale Linien markiert werden dürfen, so dass auch die Fussgänger/innen wissen, dass sie sich in einer solchen Zone befinden und Vortritt haben. Weitere Ergänzungen sind allenfalls zu prüfen.

Antrag 8 (SSV): Mehr Sicherheit und Klarheit beim Bahnübergang

Änderungsantrag Art. 93 Abs. 1 SSV

<i>Bisher</i>	<i>Neu</i>
¹ Zur Kennzeichnung von Bahnübergängen dienen Schranken, Halbschranken, Bedarfsschranken, Blinklichtsignale (3.20; 3.21), Andreaskreuze (3.22; 3.24), akustische Signale, Signale «Strassenbahn» (1.18) und Lichtsignale (Art. 68–71). Für die Ausgestaltung und Aufstellung der Signale an Bahnübergängen, ausgenommen Lichtsignale und das Signal «Strassenbahn», gilt das Eisenbahnrecht.	¹ Zur Kennzeichnung von Bahnübergängen dienen Schranken, Halbschranken, Bedarfsschranken, Andreaskreuze (3.22; 3.24), akustische Signale, Signale «Strassenbahn» (1.18) und Lichtsignale (Art. 68–71). Für die Ausgestaltung und Aufstellung der Signale an Bahnübergängen, welche die Strassenbenutzerinnen und Strassenbenutzer betreffen, gilt das Strassenverkehrsrecht.

Erläuterungen

Bei Bahnübergängen werden heute sowohl Lichtsignalanlagen gem. Art. 68-71 SSV, wie auch rote Blinklichter gem. Art. 93 SSV verwendet. Obwohl ein rotes Licht, wie auch ein rotes Blinklicht «Halt» bedeuten, verhalten sich die Verkehrsteilnehmer/innen unterschiedlich. Sobald sich die Schranken heben wird beim roten Licht einer Lichtsignalanlage weiterhin gewartet, beim roten Blinklicht aber bereits losgefahren. Ein blinkendes Licht bedeutet im Strassenverkehr «Achtung» und wird so auch auf das rote Blinklicht am Bahnübergang übertragen. Damit nur eine Regelung angewandt werden muss ist das rote Blinklicht des Bahnüberganges aufzuheben und durch eine Lichtsignalanlage zu ersetzen. Alle Art. der SSV sind ebenfalls entsprechend anzupassen. In den Übergangsbestimmungen wird festzuhalten sein, dass bei jeder Sanierung oder jedem Umbau eines Bahnüberganges das rote Blinklicht durch eine Lichtsignalanlage zu ersetzen ist.



Micarna SA
Route de l'Industrie 25
Case postale 136
CH-1784 Courtepin
+41 (0)58 571 81 11
info@micarna.ch
www.micarna.ch

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per Email an: svg@astra.admin.ch

Courtepin, 7. Dezember 2020 / IP

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrter Herr Huonder
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Micarna Gruppe als Unternehmung der Migros bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Revisionspaket Strassenrecht. Die Migros setzt sich für die Förderung eines sauberen, CO₂-emissionsfreien, motorisierten Schwerverkehr in der Schweiz ein. Sie wirkt mit bei der Implementierung der Technologie der Brennstoffzellen im Strassenverkehr auf privatwirtschaftlicher Basis. Dabei engagiert sich die Migros bei der Förderung eines Mobilitätssystems auf der Basis von grünem Wasserstoff als Energieträger und der Verbreitung der Technologie der Wasserstoff-Mobilität.

Insbesondere unterstützt die Migros mit ihrer Tochterunternehmung auch den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von kostendeckend betriebenen Wasserstofftankstellen in der Schweiz auf der Basis von erneuerbaren Energien.

Die Micarna Gruppe begrüsst ausdrücklich die Vernehmlassungsvorlage. Das Revisionspaket spezifiziert einen praxisgerechten, technologieneutralen Regulierungsrahmen für alternative Antriebsformen. Wir äussern uns im Rahmen dieser Vernehmlassung nur zu Fragen und Aspekten, welche die Förderung umweltfreundlicher Technologien betrifft.

Die Micarna Gruppe bedankt sich für die Berücksichtigung seiner Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung des Revisionspakts zum Strassenverkehrsrecht.

Freundliche Grüsse

Micarna SA

Pierre-André Imhof
Leiter SCO Micarna Gruppe
T +41 (0)58 571 81 75
pierre-andre.imhof@micarna.ch

Jérôme Carrard
Leiter Finanzen / IT Micarna Gruppe
T +41 (0)58 571 80 75
jerome.carrard@micarna.ch

Beilage:

- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes (Word u. PDF)
- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (Word u. PDF-Format)



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>	Verband	<input type="checkbox"/>	Organisation	<input type="checkbox"/>	Übrige
Absender: Micarna SA Route de l'Industrie 25 Case postale 136 CH-1784 Courtepin							
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch							

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none">Das Potential der alternativen oder emissionsfreien Antriebe ist noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Damit die künftigen, technischen Entwicklungen schnell in die Praxis umgesetzt werden können, ist eine gewisse Agilität des Regulierers erforderlich. Der politische Entscheidungsprozess für eine Änderung des SVG ginge dabei zu lange.Zustimmung zu Grundsatz: Änderungen dürfen nicht zu Erhöhung der Transportkapazitäten (konkret: Netto-Nutzlast resp. Netto Transportraum) führen – sie sind stets aus echten Umweltgründen einzuführen. Dabei ist aber dafür zu sorgen, dass stets gleich lange Spiesse für alle konventionellen Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben sichergestellt werden.		

2. Automatisiertes Fahren

<p>2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: it <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Potential neuer ICT-Technologien – in Kombination mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben ist noch lange nicht ausgeschöpft. Ein Beitrag des Bundes an neuartigen Lösungen im Sinne von Pilot- und Demonstrationsanlagen sowie von entsprechenden Projekten oder Feldversuchen für die Erprobung neuer technologischer Entwicklungen kann zum Durchbruch von nachhaltigen Mobilitätsangeboten auch beim Schwerverkehr (z.B. Platooning) führen. 		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

<p>10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2^{bis} und j 3^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundsätzlich einverstanden, dass die Auf- und Ablastung jederzeit möglich sein soll (d.h. unbeschränkte Anzahl von Änderungen des Gesamtgewichtes von Motorfahrzeug oder Anhänger). ▪ Die angepeilte Lösung ist allerdings kompliziert und administrativ aufwändig. Dies ist daher nur ein Zwischenschritt in die richtige Richtung. Letztlich muss es möglich sein, dass das jeweilig effektive Gesamtgewicht im LSVA-Erhebungssystem integriert wird. Eine solche fahrtenspezifische Deklaration des Gesamtgewichtes dient der Gesamteffizienz des Güterverkehrs und entlastet die kantonalen Organe vor zusätzlichen administrativen Arbeiten. ▪ Der Bundesrat soll auf Verordnungsstufe die Modalitäten festlegen – einerseits für den Prozess der Auf- und Ablastung und andererseits für die Integration der Lösung in das LSVA-System. 		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

<p>18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wir sind einverstanden, dass die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot durch den Bundesrat festgelegt werden können. Wir streben dabei jedoch keine generelle Lockerung des Nachtfahrverbotes an, Hingegen beantragen wir im Hinblick auf eine ökonomischere und ökologischere Ausgestaltung der Logistik drei Änderungen: <ol style="list-style-type: none"> a) Eine Erhöhung bei den Frischetransporten vorangehenden und nachfolgenden Leerfahrten von 30 Minuten auf 60 Minuten b) Erhöhung für den Anteil der "Nichtfrische-Ware" von 25% auf neu 50% c) Die bestehenden Regulierungen bezüglich des Transportes leicht verderblicher Lebensmittel (Frischeprodukte) sind in dem Sinne zu lockern, dass bei solchen Nacht- und Sonntagsfahrten bei der Rückfahrt mehrfach verwendbare Verpackungsmittel wie Gebinde, Paletten, Rollbehälter etc. mitnehmen können. Damit können zusätzliche Fahrten für die Rückfuhr mehrfach verwendbarer Verpackungsmittel vermieden werden 		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

<p>19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

<p>20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja, aber grundlegende Fragestellungen (Verfügungen mit Präjudiz) und generelle Änderungen der Regulierungen im Verkehrsbereich müssen stets im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens laufen. ▪ Grundsätzlich ist, wenn immer möglich eine Anhörung der betroffenen Kreise sicher zu stellen (→ Brancheneinbezug auch bei Verfügungen). 		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gilt die Bestimmungen für den Güterverkehr an den Grenzen / mit anderen Ländern administrativ möglichst zu vereinfachen / zu harmonisieren – in dem Sinne: Zustimmung ▪ Dabei dürfen aber keine Ungleichbehandlungen bei der Regulierung des Schwerverkehrs entstehen (inländische vs. ausländische Transportunternehmen) 		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

A-Post

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per Email an: svg@astra.admin.ch

Ort/Datum Basel, 9. Dezember 2020

Kontakt Ignaz Walde

Betreff **Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes
und von acht Verordnungen**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrter Herr Huonder
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Genossenschaft Migros Basel bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Revisionspaket Strassenrecht. Die Migros setzt sich für die Förderung eines sauberen, CO₂-emissionsfreien, motorisierten Schwerverkehr in der Schweiz ein. Sie wirkt mit bei der Implementierung der Technologie der Brennstoffzellen im Strassenverkehr auf privatwirtschaftlicher Basis. Dabei engagiert sich die Migros bei der Förderung eines Mobilitätssystems auf der Basis von grünem Wasserstoff als Energieträger und der Verbreitung der Technologie der Wasserstoff-Mobilität.


Insbesondere unterstützt die Migros mit ihrer Tochterunternehmung auch den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von kostendeckend betriebenen Wasserstofftankstellen in der Schweiz auf der Basis von erneuerbaren Energien.

Die Genossenschaft Migros Basel begrüsst ausdrücklich die Vernehmlassungsvorlage. Das Revisionspakete spezifiziert einen praxisgerechten, technologieneutralen Regulierungsrahmen für alternative Antriebsformen. Wir äussern uns im Rahmen dieser Vernehmlassung nur zu Fragen und Aspekten, welche die Förderung umweltfreundlicher Technologien betrifft.

Die Genossenschaft Migros Basel bedankt sich für die Berücksichtigung seiner Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung des Revisionspakts zum Strassenverkehrsrecht.

Freundliche Grüsse
Genossenschaft Migros Basel

 Ignaz Walde
Leiter Immobilien und Logistik
Mitglied der Geschäftsleitung

 Pierre Müller
Leiter Logistik

Beilagen

- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes (PDF-Format)
- Ausgefüllter Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (PDF-Format)



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>	Verband	<input type="checkbox"/>	Organisation	<input type="checkbox"/>	Übrige
<p>Absender: Genossenschaft Migros Basel Ruchfeldstrasse 15, 4142 Münchenstein Postfach 3643, CH-4002 Basel</p>							
<p>Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch</p>							

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

<p>1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Potential der alternativen oder emissionsfreien Antriebe ist noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Damit die künftigen, technischen Entwicklungen schnell in die Praxis umgesetzt werden können, ist eine gewisse Agilität des Regulierers erforderlich. Der politische Entscheidungsprozess für eine Änderung des SVG ginge dabei zu lange. ▪ Zustimmung zu Grundsatz: Änderungen dürfen nicht zu Erhöhung der Transportkapazitäten (konkret: Netto-Nutzlast resp. Netto Transportraum) führen – sie sind stets aus echten Umweltgründen einzuführen. Dabei ist aber dafür zu sorgen, dass stets gleich lange Spiesse für alle konventionellen Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben sichergestellt werden. 		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: it <ul style="list-style-type: none"> Das Potential neuer ICT-Technologien – in Kombination mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben ist noch lange nicht ausgeschöpft. Ein Beitrag des Bundes an neuartigen Lösungen im Sinne von Pilot- und Demonstrationsanlagen sowie von entsprechenden Projekten oder Feldversuchen für die Erprobung neuer technologischer Entwicklungen kann zum Durchbruch von nachhaltigen Mobilitätsangeboten auch beim Schwerverkehr (z.B. Platooning) führen. 		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und j 3 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich einverstanden, dass die Auf- und Ablastung jederzeit möglich sein soll (d.h. unbeschränkte Anzahl von Änderungen des Gesamtgewichtes von Motorfahrzeug oder Anhänger). Die angepeilte Lösung ist allerdings kompliziert und administrativ aufwändig. Dies ist daher nur ein Zwischenschritt in die richtige Richtung. Letztlich muss es möglich sein, dass das jeweilig effektive Gesamtgewicht im LSVA-Erhebungssystem integriert wird. Eine solche fahrtenspezifische Deklaration des Gesamtgewichtes dient der Gesamteffizienz des Güterverkehrs und entlastet die kantonalen Organe vor zusätzlichen administrativen Arbeiten. 		

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Bundesrat soll auf Verordnungsstufe die Modalitäten festlegen – einerseits für den Prozess der Auf- und Ablastung und andererseits für die Integration der Lösung in das LSVA-System. |
|--|---|

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

	<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>
--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

	<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>
--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

	<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>
--	---

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wir sind einverstanden, dass die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot durch den Bundesrat festgelegt werden können. Wir streben dabei jedoch keine generelle Lockerung des Nachtfahrverbotes an, Hingegen beantragen wir im Hinblick auf eine ökonomischere und ökologischere Ausgestaltung der Logistik drei Änderungen: <ul style="list-style-type: none"> a) Eine Erhöhung bei den Frischetransporten vorangehenden und nachfolgenden Leerfahrten von 30 Minuten auf 60 Minuten b) Erhöhung für den Anteil der "Nichtfrische-Ware" von 25% auf neu 50% c) Die bestehenden Regulierungen bezüglich des Transportes leicht verderblicher Lebensmittel (Frischeprodukte) sind in dem Sinne zu lockern, dass bei solchen Nacht- und Sonntagsfahrten bei der Rückfahrt mehrfach verwendbare Verpackungsmittel wie Gebinde, Paletten, Rollbehälter etc. mitnehmen können. Damit können zusätzliche Fahrten für die Rückfuhr mehrfach verwendbarer Verpackungsmittel vermieden werden 		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf?

(Art. 99a E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen?

(Art. 106 Abs. 2^{bis} E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ja, aber grundlegende Fragestellungen (Verfügungen mit Präjudiz) und generelle Änderungen der Regulierungen im Verkehrsbereich müssen stets im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens laufen. ▪ Grundsätzlich ist, wenn immer möglich eine Anhörung der betroffenen Kreise sicher zu stellen (→ Brancheneinbezug auch bei Verfügungen).
--	---

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein¹ abschliessen kann?

(Art. 106a Abs. 1 E-SVG)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

¹ SR 0.741.531.951.4

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gilt die Bestimmungen für den Güterverkehr an den Grenzen / mit anderen Ländern administrativ möglichst zu vereinfachen / zu harmonisieren – in dem Sinne: Zustimmung ▪ Dabei dürfen aber keine Ungleichbehandlungen bei der Regulierung des Schwerverkehrs entstehen (inländische vs. ausländische Transportunternehmen)
--	---

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation X <input checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: Firma: M-Way AG Adresse: Flughafenstrasse 54 PLZ / Ort : 8152 Glattbrugg Email: uolf.grass@m-way.ch Telefon
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung stellt E-Bikes strafrechtlich wieder auf Höhe von Fahrrädern und ist in diesem Sinne verhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine solche Regelung ermöglicht es, rasch und flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen im Strassenverkehr durch neue Fahrzeug-Technologien zu reagieren. Voraussetzung muss aber bleiben, dass solche Ausnahmegewilligungen auf dem politischen Weg abgesegnet werden müssen.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Anpassung ermöglicht Unternehmen eine transparente Bearbeitung von Ordnungsbussen.</p>		



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation X Übrige
Absender: Outdoor Publishing GmbH Eichbergerstrasse 60 9452 Hinterforst juerg.buschor@outdoor-publishing.com 071 755 66 55
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? <i>(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)</i>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung stellt E-Bikes strafrechtlich wieder auf Höhe von Fahrrädern und ist in diesem Sinne verhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine solche Regelung ermöglicht es, rasch und flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen im Strassenverkehr durch neue Fahrzeug-Technologien zu reagieren. Voraussetzung muss aber bleiben, dass solche Ausnahmegewilligungen auf dem politischen Weg abgesegnet werden müssen.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Anpassung ermöglicht Unternehmen eine transparente Bearbeitung von Ordnungsbussen.</p>		



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation X <input checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: Pedalerie GmbH Schlossmühlestrasse 9 8500 Frauenfeld info@pedalerie.ch 052 722 45 149
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung stellt E-Bikes strafrechtlich wieder auf Höhe von Fahrrädern und ist in diesem Sinne verhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine solche Regelung ermöglicht es, rasch und flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen im Strassenverkehr durch neue Fahrzeug-Technologien zu reagieren. Voraussetzung muss aber bleiben, dass solche Ausnahmegewilligungen auf dem politischen Weg abgesegnet werden müssen.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Anpassung ermöglicht Unternehmen eine transparente Bearbeitung von Ordnungsbussen.</p>		

Betreff:

Vernehmlassung Teilrevision Strassenverkehrsgesetze, Ordnungsbussengesetz und verbundene Verordnungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen des öffentlichen Vernehmlassungsverfahrens äussern wir uns zur aktuellen Teilrevision der Strassenverkehrsgesetze, des Ordnungsbussengesetzes und acht damit verbundenen Verordnungen. Sie finden unsere Stellungnahmen und die Argumentation dazu im Anhang zu diesem Email.

Zusätzlich zu den Entwürfen in der Vernehmlassung beantragen wir, weitere Anpassungen der Strassenverkehrsgesetze und der damit verbundenen Verordnungen vorzunehmen. Diese betreffen neue, umweltfreundliche Mobilitätsmittel wie Cargobikes für den Güter- und Personentransport, Jugend-E-Bikes, Elektro-Tandems und Velomobile. Mit den beantragten Änderungen soll für diese Fahrzeuge eine praxismgerechte gesetzliche Grundlage geschaffen werden, damit sie ihr Potenzial für eine umweltfreundliche, platzsparende und kostengünstige Mobilität der Zukunft ausspielen können.

Wir freuen uns, wenn unsere Argumentation Beachtung findet und sind gespannt auf die finalen Gesetzesvorlagen.

Mit freundlichen Grüßen,

H. Rohmann

10. 12. 2020

Stromvelo Rapperswil GmbH
Bachstrasse 2
8640 Rapperswil
CHE-460.535.643 MWST inkl.

8640 Rapperswil



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation X <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Firma Adresse PLZ / Ort Email Telefon
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung stellt E-Bikes strafrechtlich wieder auf Höhe von Fahrrädern und ist in diesem Sinne verhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine solche Regelung ermöglicht es, rasch und flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen im Strassenverkehr durch neue Fahrzeug-Technologien zu reagieren. Voraussetzung muss aber bleiben, dass solche Ausnahmewilligungen auf dem politischen Weg abgesegnet werden müssen.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Anpassung ermöglicht Unternehmen eine transparente Bearbeitung von Ordnungsbussen.</p>		



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation X <input checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: Abenteuer-Zeitreisen TOPAZ GmbH Hauptstrasse 59 9053 Teufen info@zeitreisen.ch 071 787 51 15
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung stellt E-Bikes strafrechtlich wieder auf Höhe von Fahrrädern und ist in diesem Sinne verhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine solche Regelung ermöglicht es, rasch und flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen im Strassenverkehr durch neue Fahrzeug-Technologien zu reagieren. Voraussetzung muss aber bleiben, dass solche Ausnahmegewilligungen auf dem politischen Weg abgesegnet werden müssen.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Anpassung ermöglicht Unternehmen eine transparente Bearbeitung von Ordnungsbussen.</p>		



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: Ueli Arbenz, lic. iur. Tösstalstrasse 6 8400 Winterthur ueli.arbenz@bluewin.ch 052 213 63 81
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die möglichen Widerhandlungen im SVG-Bereich sind zahlreich und eine starre Regelung wie bisher ist im Einzelfall nicht sinnvoll und nimmt den zuständigen Behörden jeden vernünftigen Spielraum.		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine starre Regelung durch den Gesetzgeber ist nicht sinnvoll und führt entweder zu nicht angebrachten Härtefällen oder dazu, dass die zuständige Instanz nach einem wie auch immer gearteten Ausweg sucht, um so eine der Instanz angebracht erscheinende Einzelfallgerechtigkeit zu ermöglichen.		
13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe 12.		
14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: 6 Monate sind eine kurze Dauer. Die Praxis wird zeigen, ob die zuständige Behörde sich nicht auf dieses Minimum fixiert; es wäre auch denkbar, ein 12 Monate Minimum festzulegen und anzufügen in leichten (dieser schweren Fälle natürlich) Fälle beträgt die Entzugsdauer mindestens 6 Monate.		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Versicherer sollen die Pflicht haben, den Rückgriff zu prüfen. Eds obliegt diesen, die Rückgriffsforderung in der Höhe den Verhältnissen anzupassen.</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrern und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Sofern keine Vorschriften auf Bundesebene bestehen, die eine gewisse Normhöhe aufweisen, ist zu befürchten, dass Verkehrsfachleute aller Richtungen zu viel Kreativität walten lassen; schon heute werden zunehmend Markierungen «erfunden». Die Vielfalt ist der Konzentration der Verkehrsteilnehmenden abträglich und damit auch ein Sicherheitsproblem.		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es gibt schon genug Anlässe, die irgendwann und irgendwie die Strassen belasten; es besteht kein Anlass, zusätzliche Möglichkeiten zu schaffen.		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Auch mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft lassen sich gefährliche Situationen schaffen. Ein grundsätzlicher Verzicht auf einen höheren Strafrahmen ist nicht angebracht. Zudem ist es bei hartnäckigem und mehrfach wiederholtem Fehlverhalten nicht möglich, die Sanktion wirksam zu verschärfen. Und im Einzelfall kann eine mögliche Freiheitsstrafe die richtige Botschaft darstellen. Die Abschaffung der Haftstrafe als Übertretungssanktion war nicht hilfreich.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Schon heute sind die Regelungen des Strassenverkehrs teils unsystematisch verstreut (z.B. Verkehrsregeln, die sich in der SSV verstecken). Eigentlich wäre diesbezüglich durch den Gesetzgeber oder mindestens durch den Bundesrat aufzuräumen. Regeln in einem Bereich, der praktisch die ganze Öffentlichkeit betrifft, auch noch durch das ASSTA zuzulassen erschwert die Übersicht und kann dazu führen, dass Regeln zu rasch angepasst werden. Die Anpassung einer Verordnung durch den Bundesrat nach entsprechender Vernehmlassung ist zudem rasch möglich.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

--	--

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Solange es sich nicht um Zugeständnisse im Zusammenhang mit formalgesetzlichen Normen geht, ist die Delegationsnorm sinnvoll.</p>		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Mit dieser Ausdehnung werden die Firmen motiviert, entweder die verantwortlichen Personen zu benennen oder intern diesen gegenüber «für Ordnung» zu sorgen. Zudem wird der Vollzug auf sinnvolle Weise entlastet.</p>		



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation X <input checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: Veloteria GmbH Seestrasse 151 8712 Stäfa veloteria@veloteria.ch 044 926 18 22
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung stellt E-Bikes strafrechtlich wieder auf Höhe von Fahrrädern und ist in diesem Sinne verhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine solche Regelung ermöglicht es, rasch und flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen im Strassenverkehr durch neue Fahrzeug-Technologien zu reagieren. Voraussetzung muss aber bleiben, dass solche Ausnahmegewilligungen auf dem politischen Weg abgesegnet werden müssen.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Anpassung ermöglicht Unternehmen eine transparente Bearbeitung von Ordnungsbussen.</p>		



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation X <input checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: VELOVE Ursula Martig Strassburgerallee 76 4055 Basel info@velove.ch 061 381 24 39
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung stellt E-Bikes strafrechtlich wieder auf Höhe von Fahrrädern und ist in diesem Sinne verhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine solche Regelung ermöglicht es, rasch und flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen im Strassenverkehr durch neue Fahrzeug-Technologien zu reagieren. Voraussetzung muss aber bleiben, dass solche Ausnahmegewilligungen auf dem politischen Weg abgesegnet werden müssen.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Anpassung ermöglicht Unternehmen eine transparente Bearbeitung von Ordnungsbussen.</p>		



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation X <input checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: 47 Grad Nord GmbH Ring 5 2502 Biel-Bienne office@47grad-nord.ch 032 322 11 20
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung stellt E-Bikes strafrechtlich wieder auf Höhe von Fahrrädern und ist in diesem Sinne verhältnismässig.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine solche Regelung ermöglicht es, rasch und flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen im Strassenverkehr durch neue Fahrzeug-Technologien zu reagieren. Voraussetzung muss aber bleiben, dass solche Ausnahmewilligungen auf dem politischen Weg abgesegnet werden müssen.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Anpassung ermöglicht Unternehmen eine transparente Bearbeitung von Ordnungsbussen.</p>		