



15. Dezember 2020

Ergebnisbericht zur Vernehmlassung

Standesinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!»

Vernehmlassung vom 05. Juni 2020 bis am 30. September 2020

Dokumentennummer: ASTRA-D-983E3401/722



Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand der Vernehmlassung	4
2	Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens	5
3	Die Vorlage im Einzelnen	6
3.1	Artikel 45a Absatz 1 E-SVG (Grundsatz)	6
3.2	Artikel 45a Absatz 2 E-SVG (Frist)	8
3.3	Artikel 45a Absatz 3 E-SVG (Erleichterungen für Wallis und Südschweiz)	9
3.4	Artikel 45a Absatz 4 E-SVG (Ausdehnung auf weitere Strecken)	10
3.5	Artikel 45a Absatz 5 E-SVG (Ausnahmen für bestimmte Fahrzeuge)	11
4	Anhänge	13
4.1	Vernehmlassungsteilnehmende und für sie verwendete Abkürzungen	13
4.2	Verzeichnis der weiteren Abkürzungen	14
4.3	In der Vernehmlassung unterbreiteter Fragenkatalog	15

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Grundsätzliche Haltung zur Vorlage	3
Tabelle 2	Zahlenmässige Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen	5
Tabelle 3	Stellungnahmen zur Frist von 5 Jahren bis zur Nachrüstpflicht	8
Tabelle 4	Stellungnahmen zur Ausnahmeregelung für Südschweiz und Wallis	9
Tabelle 5	Stellungnahmen zur Möglichkeit der Ausdehnung auf weitere Strecken	10
Tabelle 6	Stellungnahmen zur Ausnahmemöglichkeit für bestimmte Fahrzeuge	11

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Vorlage zur Umsetzung der Standesinitiative 17.304 fand mit je 24 Befürwortern und Befürworterinnen und 25 Gegnern und Gegnerinnen keine Einigkeit.

Bei den Kantonen fand der Umsetzungsentwurf der Standesinitiative mit elf ablehnenden und neun befürwortenden Stimmen ein leichtes Mehr von Gegnern (Contra: BE, BL, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SH, TG, ZG; Pro: AI, AR, FR, NW, SO, TI, UR, VD, VS); fünf Kantone verzichteten explizit auf eine Stellungnahme (AG, BS, GE, JU, SZ); der Kanton ZH zweifelte in seiner Antwort, ob die vorgeschlagene Beschränkung auf Alptransitstrassen zu einem erheblichen Zugewinn an Sicherheit führen wird).

Von den in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die eine Antwort eingereicht hatten, stimmten vier zu, zwei lehnten ab (Pro: CVP, GLP, GPS, SPS; Contra: FDP, SVP).

Bei den Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete stimmte die schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete zu; der schweizerische Städteverband und der schweizerische Gemeindeverband verzichteten explizit auf eine Stellungnahme.

Die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft lehnten die Vorlage mit drei Nein-Stimmen gegen eine Ja-Stimme mehrheitlich ab (Contra: ECONS, SBV, SGV; Pro: SGB).

Von den interkantonalen und interstädtischen Organisationen befürworteten drei den Änderungsvorschlag, eine lehnt ab (Pro: FKS, KSSD, SVSP; Contra: ACVS; expliziter Verzicht auf STN: KKJPD).

Von den gesamtschweizerischen Verkehrs- oder Mobilitätsverbänden stimmten vier zu und fünf lehnten ab (Pro: ALPI, FUSS, PROVEL, VCS; Contra: ASTAG, CFS, FMS, FRS, TCS).

Bei den weiteren gesamtschweizerischen Verbänden und Organisationen ergaben sich eine Ja-Stimme und drei Nein-Stimmen (Pro: GREEN; Contra: CEPA, SSIC, SVLT); die bfu zweifelt an der vorgeschlagenen Beschränkung auf Alptransitstrassen.

Die SUVA befürwortete den Vernehmlassungsvorschlag.

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

Tabelle 1 Grundsätzliche Haltung zur Vorlage

Teilnehmende	Pro	Contra	Zweifel an Vorlage	expliziter Verzicht auf STN	Total eingereicht
Kantone	9	11	1	5	26
Politische Parteien	4	2			6
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1			2	3
Dachverbände der Wirtschaft	1	3			4
Interkantonale und interstädtische Organisationen	3	1		1	5
Gesamtschweizerische Verkehrs- oder Mobilitätsverbände	4	5			9
Weitere gesamtschweizerische Verbände und Organisationen	1	3	1		5
Versicherer	1				1
Total	24	25	2	8	59

Die Möglichkeit einer Sonderregelung (längere Frist) für die Südschweiz und das Wallis fand 28 Gegenstimmen (davon 15 Kantone). Sie wurde nur von 12 der Vernehmlassungsteilnehmenden befürwortet (davon 5 Kantone).

23 Vernehmlassungsteilnehmende befürworteten die Möglichkeit einer Ausdehnung der Regelung auf weitere Strecken (davon 10 Kantone). 16 Vernehmlassungsteilnehmende lehnten sie ab (davon 8 Kantone).

Relativ hohe Einigkeit bestand bei der Möglichkeit, bestimmte Fahrzeuge von der Regelung auszunehmen. Sie fand 33 Befürworter und Befürworterinnen (davon 16 Kantone). Nur 6 der Vernehmlassungsteilnehmenden sprachen sich dagegen aus (davon 4 Kantone).

1 Gegenstand der Vernehmlassung

Seit rund 2015 dürfen neue Busse, Lastwagen und Sattelschlepper grundsätzlich nicht mehr zum Verkehr zugelassen werden, wenn sie nicht mindestens über folgende Fahrassistenzsysteme verfügen:

- Notbremsassistentensystem AEBS (leitet bei Hindernissen vor dem Fahrzeug selbsttätig eine Bremsung ein);
- Elektronisches Fahrdynamik-Regelsystem ESP (hilft das Fahrzeug bei kritischen Fahrmanövern zu stabilisieren)
- Spurhalteassistent (warnt den Fahrer bei einem ungewollten Abweichen von der Spur, z. B. wegen Sekundenschlaf)

Die Ausrüstpflicht wurde vom Bundesrat in der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge¹ (VTS) vorgeschrieben. Die Vorschriften und Ausnahmen sind mit dem EU-Recht harmonisiert.

Am 22. März 2017 reichte der Kanton Tessin die Standesinitiative [17.304](#) «Sichere Strassen jetzt!» ein.

Die Standesinitiative fordert, dass Lastwagen (Ausnahmetransporte ausgenommen), die nicht über die Sicherheitssysteme verfügen, die in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge genannt sind, so rasch wie möglich, aber spätestens bei Inbetriebnahme des neuen Schwerverkehrskontrollzentrums Giornico/Monteforno im Kanton Tessin, die Nutzung von Tunneln und Pässen in den Schweizer Alpen zu untersagen sei. Dabei seien administrative und technische Lösungen zu prüfen, welche nicht zulasten der Speditionsunternehmen in den Alpenkantonen (und in der Schweiz allgemein) gehen.

Sowohl die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-SR) als auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-NR) haben der Standesinitiative Folge gegeben. In der Wintersession 2018 wurde die KVF-NR mit der Ausarbeitung einer Vorlage beauftragt (gemäss Art. 117 Abs. 1 des Parlamentsgesetzes vom 13. Dezember 2002²). Die Mehrheit beider Kommissionen ist der Meinung, dass auf diese Weise das Gefahrenpotenzial des Schwerverkehrs verringert und der hohe Sicherheitsstandard auf den Strassen in der Schweiz weiter verbessert werden kann.

Auf Basis eines Umsetzungsvorschlages aus der Kommission beauftragte die KVF-NR die Verwaltung mit weiteren Abklärungen und der Ausarbeitung eines Vorentwurfs. Am 17. Februar 2020 nahm die Kommission Kenntnis von den Abklärungen der Verwaltung und diskutierte zwei Umsetzungsvarianten. Am 26. Mai 2020 verabschiedete die KVF-NR einen Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes³ und beauftragte das Bundesamt für Strassen (ASTRA) mit den Arbeiten um die Durchführung der Vernehmlassung.

Gemäss Vorentwurf sollen für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten. Für nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der

¹ SR 741.41

² SR 171.10

³ SR 741.01

Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, soll der Bundesrat eine längere Frist vor-
sehen können.

Sämtliche Vernehmlassungsunterlagen können auf der Internetseite des Bundesrats in der Rubrik
abgeschlossene Vernehmlassungen 2020 heruntergeladen werden (www.admin.ch > Bundesrecht
> Vernehmlassungen > abgeschlossene Vernehmlassungen > 2020 > Standesinitiative 17.304
«Sicherere Strassen jetzt!»).

2 Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens

Am 05. Juni 2020 eröffnete die KVF-NR ein Vernehmlassungsverfahren zum Vorentwurf zur Umset-
zung der Standesinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!». Dieses dauerte bis am 30. September
2020.

119 Adressaten und Adressatinnen⁴ wurden zur Vernehmlassung eingeladen. 52 haben geantwortet,
8 davon haben ausdrücklich auf eine Stellungnahme verzichtet (AG, BS, GE, JU, KKJPD, SGMV, SSV,
SZ). Zudem haben 11 Organisationen ohne direkte Einladung eine Stellungnahme abgegeben.

Insgesamt vier Stellungnahmen von Unterorganisationen, Gruppierungen oder einzelnen Firmen, die
durch einen gesamtschweizerischen Verband oder eine Schweizer Dachorganisation vertreten sind,
wurden in der Auswertung der Ergebnisse nicht separat berücksichtigt. Sie sind in Kapitel 4 des vorlie-
genden Berichts (Die Vorlage im Einzelnen) aber zusätzlich ausgewiesen und auch in der untenste-
henden Tabelle 2 (Zahlenmässige Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen) erfasst.

Tabelle 2 Zahlenmässige Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen

Kategorien	Eingeladen	Explizite Enthaltung	Antworten
Kantone	26	5	26
Politische Parteien	12		6
Dachverbände der Ge- meinden, Städte und Berggebiete	3	2	3
Dachverbände der Wirt- schaft	8		4
Weitere Vernehmlass- ungsadressaten	70	1	13
Zusätzlich eingegangene Stellungnahmen			11
Total	119	8	63

Sämtliche Stellungnahmen können auf der Internetseite des Bundesrats in der Rubrik abgeschlos-
sene Vernehmlassungen 2020 als PDF-Datei heruntergeladen werden (www.admin.ch > Bundes-
recht > Vernehmlassungen > abgeschlossene Vernehmlassungen > 2020 > Standesinitiative
17.304 «Sicherere Strassen jetzt!»).

Im Anhang des vorliegenden Berichts findet sich ein Verzeichnis der Kantone, Parteien und Organi-
sationen, die an der Vernehmlassung teilgenommen haben sowie der für sie im Bericht verwende-
ten Abkürzungen.

⁴ Die Adressatenliste kann auf www.admin.ch > Bundesrecht > Vernehmlassungen > abgeschlossene Vernehmlassungen > 2020 > Stan-
desinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!» heruntergeladen werden.

3 Die Vorlage im Einzelnen

3.1 Artikel 45a Absatz 1 E-SVG (Grundsatz)

Fragebogen Frage 1: Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?

Gewisse Vernehmlassungsteilnehmende haben ausschliesslich ein Antwortschreiben eingereicht, ohne den Fragebogen auszufüllen. Daher werden untenstehend auch die Stellungnahmen in den Antwortschreiben zu dieser Frage aufgeführt.

In der Zusammenfassung der Ergebnisse zu Beginn dieses Berichts sind die Stellungnahmen kumuliert dargestellt. Die Zusammenfassung enthält auch eine entsprechende tabellarische Übersicht (Tabelle 1, Seite 3).

Frage 1 des Fragebogens:

Pro: 21 (davon Kantone 8)

AI, FR, NW, SO, TI, UR, VD, VS; GPS, GLP, SPS; SAGB; SGB; FKS, KSSD; ALPI, FUSS, PROVEL, VCS; GREEN; SUVA;

nicht berücksichtigt, da durch übergeordnete Organisationen vertreten: 3 (DTC, FWIUR, KTGFR)

Weitere positive Stellungnahmen in den Antwortschreiben derjenigen Vernehmlassungsteilnehmenden, die den Fragebogen nicht ausgefüllt hatten:

Pro 3 (davon Kantone 1)

AR; CVP; SVSP;

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Der SGB bemängelt, der Gesetzestext sei sehr allgemein gehalten. Es brauche vorab mehr Klarheit, um welche Assistenzsysteme es sich handle.
- NW führt an, dass die EU ab dem Jahr 2022 zahlreiche neue Sicherheitssysteme vorschreiben wird. Allenfalls könne das Inkrafttreten der Vorlage auf 2022 verschoben werden oder ganz darauf verzichtet werden.
- ALPI, GREEN und VCS betonen, es handle sich um Anwendung eines bestehenden politischen Instruments, in Frankreich und Österreich gebe es ähnliche Verbote für ältere Lastwagen, veraltete Lastwagen stellten das grösste Sicherheitsrisiko dar, es seien nur wenige Lastwagen betroffen und auch eine Umsetzung im Einklang mit den Bilateralen Verträgen Schweiz-EU sei grundsätzlich möglich.
- ALPI, GREEN, SPS, VCS weisen darauf hin, dass der Schwerverkehr hohe externe Kosten im Bereich der Unfälle verursache und dass die Letalität bei Unfällen im Schwerverkehr viel höher sei als bei anderen Fahrzeugkategorien.
- ALPI, GREEN, SPS, VCS unterstützen den Ansatz auch, weil von einer Verbesserung für die Umwelt auszugehen sei (mit den neuen Mindestanforderungen im alpenquerenden Verkehr würden tendenziell modernere Fahrzeuge eingesetzt oder es sei mit einer Verlagerung auf die Schiene zu rechnen).

Frage 1 des Fragebogens:

Contra: 19 (davon Kantone 11)

BE, BL, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SH, TG, ZG; ECONS, SGV; ACVS; ASTAG, CFS, FMS, TCS; SVLT;

nicht berücksichtigt, da durch übergeordnete Organisationen vertreten: 1 (KAPOW)

Weitere negative Stellungnahmen in den Antwortschreiben derjenigen Vernehmlassungsteilnehmenden, die den Fragebogen nicht ausgefüllt hatten:

Contra: 6 (davon Kantone 0)

FDP, SVP; SBV; FRS; CEPA, SSIC;

Bemerkungen der Gegner und Gegnerinnen:

- ACVS, BE, GL, GR, LU, SG, und SH argumentieren, die geforderten Mindeststandards würden wegen der hohen Laufleistungen und der damit verbundenen raschen Erneuerung der Fahrzeugflotten von selbst erreicht. Auch ZH vertrat diese Meinung, enthielt sich aber bei Frage 1 der Stimme.
- SSIC befürchtet, dass Fahrzeuge ohne die erforderlichen Assistenzsysteme auf Kantonsstrassen ausweichen.
- ASTAG, FMS, FRS und SGV machen geltend, es würden viele Systeme verlangt, die keinen Einfluss auf die Sicherheit der betroffenen Transitstrecken hätten.
- ASTAG, ECONS, SGV und SVLT betonen, der gesetzliche Handlungsbedarf sei ungenügend begründet. Weder gebe es Untersuchungen, die auf eine besondere Unfallhäufigkeit im alpenquerenden Schwerverkehr hinweisen, noch sei der genügende Nachweis erbracht worden, dass die vorgeschlagenen technischen Vorkehrungen die Verkehrssicherheit effektiv verbessern.
- ASTAG, ECONS und FMS monieren, es fehle eine Regulierungsfolgenabschätzung. Für die betroffenen Unternehmen hätte die vorgeschlagene Änderung des SVG potenziell einschneidende Folgen.
- FRS und SGV bringen vor, die Verhältnismässigkeit / ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis sei nicht ersichtlich.
- ASTAG, BE, GL, SSIC, SVLT und TCS weisen darauf hin, eine Nachrüstung von Fahrzeugen sei für das Transportgewerbe aus technischer und wirtschaftlicher Sicht kaum verhältnismässig.
- ASTAG, CFS, ECONS, FMS, FRS, SGV, SSIC und SVLT führen an, für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sei es wichtiger, die Strasseninfrastruktur zu verbessern und vor allem das Sanierungsprojekt Gotthard-Strassentunnel so rasch wie möglich zu realisieren.

Frage 1 des Fragebogens:

Expliziter Verzicht auf STN: 2 (davon Kantone 2)

AG, GE;

Weitere Enthaltungen in den Antwortschreiben von Vernehmlassungsteilnehmenden, die den Fragebogen nicht ausgefüllt hatten

Expliziter Verzicht auf STN: 6 (davon Kantone 3)

BS, JU, SZ; SGMV, SSV; KKJPD;

Weitere Bemerkungen:

- ACVS, BE, BL, GR, KSSD, LU, NE, OW, SG, SGB, SH und TG fordern, die Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen solle nicht nur auf die geforderten Alpentransitstrassen beschränkt werden, sondern für alle Schweizer Strassen gelten.
- ZH zweifelt, ob die vorgeschlagene Beschränkung der Massnahmen auf Alpentransitstrassen zu einem erheblichen Zugewinn an Sicherheit führen wird. Eine Verbesserung der Sicherheit sei wohl viel eher dann zu erwarten, wenn sich die Ausrüstungspflicht auf alle Schweizer Strassen erstrecken würde.
- ACVS, BE, BL, GE, GR, LU, NE, OW, SH und VD vertreten die Ansicht, die Sonderregelung für Inlandfahrten widerspreche dem Verkehrssicherheitsgedanken und der Gleichbehandlung.
- ACVS, BE, BL, ECONS, GR, LU, NE, SGB und SH weisen darauf hin, der Umsetzungsvorschlag sei europarechtswidrig (das Diskriminierungsverbot werde verletzt).
- ACVS, BE, BL, GL, LU, OW, SG, SH und UR, führen an, die Einhaltung der verschärften Vorschriften sei für die Polizeiorgane nur mit grossem Aufwand zu kontrollieren.
- BL, FKS, GR, NW und OW fordern eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (siehe dazu auch Bemerkungen zu Artikel 45a Absatz 5 E-SVG unter Ziff. 4.5).

3.2 Artikel 45a Absatz 2 E-SVG (Frist)

Fragebogen Frage 2: Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?

Tabelle 3 Stellungnahmen zur Frist von 5 Jahren bis zur Nachrüstpflicht

	Pro	Contra	expliziter Verzicht auf STN	Total
Kantone	8	11	2	21
Übrige	12	8	1	21
Total	20	19	3	42

Pro: 20 (davon Kantone 8)

AI, FR, NW, SO, TI, UR, VD, VS; GLP, GPS, SPS; SAGB; FKS, KSSD; ALPI, FUSS, PROVEL, VCS; GREEN; SUVA

nicht berücksichtigt, da durch übergeordnete Organisationen vertreten: 3 (DTC, FWIUR, KTGFR)

- ALPI, FUSS, GREEN, PROVEL, SPS und VCS stellen den Änderungsantrag, der Bundesrat solle in gewissen Fällen die Kompetenz erhalten, sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme auch schon früher als erst nach fünf Jahren als obligatorisch zu verfügen. In Fällen von grosser Sicherheitszugewinnen durch Assistenz-Systeme könne dies zukünftig für die Verkehrssicherheit von grossem Wert sein.
- Die KSSD findet, für kostengünstig nachzurüstende Assistenzsysteme (wie z.B. Totwinkelkameras) sei eine kürzere Übergangsfrist wünschenswert.

Contra: 19 (davon Kantone 11)

BE, BL, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SH, TG, ZG; ECONS, SGV; ACVS; ASTAG, CFS, FMS, TCS, SVLT;

nicht berücksichtigt, da durch übergeordnete Organisationen vertreten: 1 (KAPOW)

- ACVS und BE führen an, die Vorschriften und Einführungsstermine seien sehr komplex. Für die Kontrollorgane sei die Überprüfung vor Ort nicht möglich. Die nötigen Angaben stünden nicht im Fahrzeugausweis (z. B. Importdatum).
- ACVS, BE, BL, LU, SG und SH betonen, oft sei eine Nachrüstung technisch nicht möglich oder mit unverhältnismässigem Aufwand oder unverhältnismässigen Kosten verbunden.
- ACVS, BE, BL, LU, NE, SG und SH machen geltend, nach 6 Jahre seien erst rund die Hälfte der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt (rund 8 % pro Jahr).
- ASTAG, ECONS, GL, NE, SGV und TCS vertreten die Auffassung, die Frist von fünf Jahren scheine willkürlich gesetzt und nehme keinen Bezug auf den heutigen Fahrzeugpark im In- und Ausland oder auf die gängigen Investitionszyklen der Branche.
- OW meint, neu in Verkehr gesetzte Fahrzeuge entsprächen schon heute einem sehr hohen Sicherheitsstandard. Da in den nächsten Jahren laufend solche Sicherheitsassistenzsysteme eingeführt werden sei es unverständlich, dass neue Fahrzeuge bereits wieder nach 5 Jahren ausser Verkehr zu nehmen seien.
- ECONS macht geltend, das EU-Recht sehe vor, dass die technischen Anforderungen bei der erstmaligen Immatrikulation eines Fahrzeugs ausschlaggebend seien. Nachrüstungen seien prinzipiell nicht vorgesehen. Es gebe keinen Grund, von dieser Handhabung im Sinne eines «Swiss finish» abzuweichen.

Expliziter Verzicht auf STN: 3 (davon Kantone 2)

AG, GE; SGB

- Der SGB fordert, die Frist sei auf 3 Jahre zu verkürzen.

Weitere Bemerkungen:

- BL, FKS und GR fordern eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen, insbesondere der Feuerwehr.

3.3 Artikel 45a Absatz 3 E-SVG (Erleichterungen für Wallis und Südschweiz)

Fragebogen Frage 3: Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann?

Tabelle 4 Stellungnahmen zur Ausnahmeregelung für Südschweiz und Wallis

	Pro	Contra	expliziter Verzicht auf STN	Total
Kantone	5	15	1	21
Übrige	7	13	1	21
Total	12	28	2	42

Pro: 12 (davon Kantone 5)

AI, FR, NW, TI, VS; SAGB; ECONS, SGV; ASTAG; CFS, SVLT; SUVA;

nicht berücksichtigt, da durch übergeordnete Organisationen vertreten: 1 (DTC)

- NW argumentiert, diese rein inländischen Transporte stellten die Versorgung der Berggebiete sicher. Ohne Sonderregelung für diese Transporte seien schweizerische Unternehmen allenfalls von der eingeführten Massnahme leicht stärker betroffen als ausländische. Unternehmen zur Binnerversorgung würden häufiger Kurzstrecken fahren. Aus diesem Grund müssten die Fahrzeuge weniger schnell ersetzt werden. Dies könne dazu führen, dass inländische Spediteure nach dem Ablauf der Fünfjahresfrist Fahrzeuge ersetzen müssten, welche eigentlich noch nicht am Ende ihrer Lebensdauer angelangt seien.
- Für die SAGB ist die Ausnahmeregelung die Voraussetzung für ihre Zustimmung zur Vorlage.
- SAGB und VS verweisen als Parallele auf die Ausnahme für den S-Verkehr, die für das Tessin schon seit langer Zeit eingeführt wurde.
- Die SAGB meint, soweit es sich um reinen Binnenverkehr handelt, falle dieser nicht unter die Bestimmungen des Landverkehrsabkommens. Auch EU-Staaten hätten Ausnahmeregelungen eingeführt, so etwa Frankreich und Italien am Mont Blanc. Streckenspezifische Vorschriften würden vom europäischen Recht nicht grundsätzlich ausgeschlossen.

Kontra: 28 (davon Kantone 15)

BE, BL, GE, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SH, SO, TG, UR, VD, ZG; GLP, GPS, SPS; SGB; ACVS, KSSD; ALPI, FMS, FUSS, PROVEL, TCS, VCS; GREEN;

nicht berücksichtigt, da durch übergeordnete Organisationen vertreten: 1 (KAPOW)

- BE, LU, OW finden, die Gesetzesänderung solle mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Rechtsgleichheit für alle schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport Gültigkeit haben (BE und LU: inkl. Kleinbusse mit Anhänger).
- LU ist der Meinung, eine differenzierte Umsetzung nur für die Südschweiz und das Wallis führe zu Marktverzerrungen.

- ACVS, ALPI, BL, FUSS, GL, GLP, GR, GREEN, NE, SG, SO, SH, SPS, TCS, TG, UR und VD argumentieren, die Ausnahmeregelung widerspreche dem Verkehrssicherheitsgedanken.
- BL, GLP, GR, NE, SG, SH, TG und UR machen geltend, die Ausnahmeregelung, dass der Bundesrat Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen kann, widerspreche dem Grundsatz der Gleichbehandlung.
- BL, GLP, GPS, SH, TG und UR bemängeln, die Ausnahmeregelung sei nicht im Einklang mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz (Landverkehrsabkommen CH-EU).
- GE bringt vor, aus Gleichheits-, Kohärenz- und Konkurrenzgründen sei es nicht angebracht, ausländischen Fahrzeugen strengere Sicherheitsauflagen zu machen als nationalen.
- ALPI, GREEN, PROVEL, SPS und VCS lehnen die Sonderbehandlung ab, diese widerspreche bis zu einem gewissen Grad dem Ziel des Gesetzesvorhabens, jedoch sei sie dem Status Quo vorzuziehen.
- SO weist auf den durch die Differenzierung entstehenden zusätzlichen Kontrollaufwand für die Vollzugsbehörden hin.

Expliziter Verzicht auf STN: 2 (davon Kantone 1)

AG, FKS

nicht berücksichtigt, da durch übergeordnete Organisationen vertreten: 2 (FWUIR, KTGFR)

Weitere Bemerkungen:

- ASTAG, ECONS, FMS, SGV, SVLT und TCS lehnen die Vorlage ab, meinen aber, eine Ausnahme sei notwendig, sofern die Kommission die Vorlage tatsächlich weiterverfolge. ECONS, SGV, ASTAG und FMS befürworten in diesem Fall eine deutlich längere Frist oder allenfalls eine unbefristete Ausnahmeregelung.

3.4 Artikel 45a Absatz 4 E-SVG (Ausdehnung auf weitere Strecken)

Fragebogen Frage 4: Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann?

Tabelle 5 Stellungnahmen zur Möglichkeit der Ausdehnung auf weitere Strecken

	Pro	Contra	expliziter Verzicht auf STN	Total
Kantone	10	8	3	21
Übrige	13	8		21
Total	23	16	3	42

Pro: 23 (davon Kantone 10)

AI, FR, GE, NW, OW, TG, TI, UR, VD, VS; GLP, GPS, SPS; SAGB; SGB; FKS, KSSD; ALPI, FUSS, PROVEL, VCS; GREEN; SUVA;

nicht berücksichtigt, da durch übergeordnete Organisationen vertreten: 3 (DTC, FWIUR, KTGFR)

- ALPI, FUSS, GREEN, PROVEL, SPS und VCS begrüßen die Möglichkeit, auch auf Strecken in Städten und Agglomerationen, die viel Mischverkehr haben, höhere Anforderungen an den Schwerverkehr zu stellen (insbesondere Abbiegeassistenten zum Schutz von Velofahrenden, Fussgängern und Fussgängerinnen)
- Aus Sicht der KSSD ist es angezeigt, Assistenzsysteme wie z.B. Totwinkel-Kameras für das ganze Gebiet der Schweiz für obligatorisch zu erklären.

Contra: 16 (davon Kantone 8)

BE, GL, GR, LU, NE, SH, SO, ZG; ECONS, SGV; ACVS; ASTAG, CFS, FMS, TCS; SVLT;

- GL meint, die Delegationsnorm sei zu allgemein. Wenn die Ausrüstungspflicht auf Transitstrassen im Alpenverkehr in einem formellen Gesetz verankert werde, habe dies auch für die anderen Strecken zu gelten oder es seien zumindest die Kriterien dafür näher im Gesetz zu umschreiben.
- SO will, dass weitere Strecken von Anfang an abschliessend bestimmt werden.
- SH und SO führen an, eine stetige Erweiterung würde zu wiederkehrendem und unverhältnismässig hohem administrativen Aufwand führen.
- ACVS, BE und SO teilen die Ansicht, bis weitere Strecken nach Anhörung der Kantone zeitverzögert bestimmt wären, sei ein zusätzlicher Nutzen wegen zwischenzeitlich neueren Fahrzeugen mit weiteren unfallvermindernden Assistenzsystemen kaum mehr spürbar.
- LU argumentiert, Vorschriften für einzelne Strecken ergäben hinsichtlich der Sicherheit im Strassenverkehr keinen Sinn und seien für die ohnehin kleinräumige Schweiz abzulehnen.
- Für ECONS ist in keiner Weise ersichtlich, warum dem Bundesrat via Delegationsnorm eine derart einschneidende Regulierungskompetenz zukommen solle. Die für den alpquerenden Güterverkehr vorgebrachten Einwände würden für weitere Strecken in noch stärkerem Ausmass gelten.
- ASTAG, FMS, SGV und TCS machen geltend, Fahrzeuge im Nahverkehr mit einer geringen Kilometerleistung seien länger im Verkehr (in der Regel mehr als 10 Jahre) als Fahrzeuge im Fernverkehr (>100'000 km). Die Folge eines Fahrverbots für Nahverkehrsfahrzeuge würde wirtschaftlich eine grosse Belastung zur Folge haben.
- ASTAG, FMS und SGV betonen, die Nachrüstung von Assistenzsystemen sei zumeist nicht möglich, weil die Technologie tief in die Fahrzeugarchitektur eingreife und oft nur ab Werk lieferbar sei.

Expliziter Verzicht auf STN: 3 (davon Kantone 3)

AG, BL, SG;

nicht berücksichtigt, da durch übergeordnete Organisationen vertreten: 1 (KAPOW)

Weitere Bemerkungen:

- BL, GR und FKS fordern eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen.

3.5 Artikel 45a Absatz 5 E-SVG (Ausnahmen für bestimmte Fahrzeuge)

Fragebogen Frage 5: Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann?

Tabelle 6 Stellungen zur Ausnahmemöglichkeit für bestimmte Fahrzeuge

	Pro	Contra	expliziter Verzicht auf STN	Total
Kantone	16	4	1	21
Übrige	17	2	2	21
Total	33	6	3	42

Pro: 33 (davon Kantone 16)

AI, BE, BL, FR, GE, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, TI, UR, VD, VS; GLP; SPS; SAGB; ECONS, SGB; ACVS, FKS, KSSD, ALPI, ASTAG, CFS, FUSS, PROVEL, VCS; GREEN, SVLT; SUVA

nicht berücksichtigt, da durch übergeordnete Organisationen vertreten: 4 (DTC, FWIUR, KAPOW, KTGFR)

- BL, FKS, GL, GR, NW und OW beantragen, die Ausnahmebestimmung bereits auf Stufe SVG klarer zu formulieren (z.B. Kreis der Betroffenen, die von der Ausnahmeregelung profitieren können, insbesondere Feuerwehr, Polizei, Zoll, Sanität und Zivilschutz).
- ASTAG, CFS, ECONS, FMS, SGV und SVLT lehnen die Vorlage als Ganzes ab. Sofern die Kommission die Vorlage weiterverfolge, seien Ausnahmen aber unumgänglich, da gewisse Fahrzeuge aufgrund ihres Anwendungsbereichs und ihrer Eigenschaften gar nicht im Sinne des Regulators erfasst werden könnten (z. B. Schneeräumungsfahrzeuge).

Contra: 6 (davon Kantone 4)

GL, SG, TG, ZG; SGV; FMS;

Hinweis: ASTAG und CFS stimmten bei dieser Frage als integrale Ablehnung der Vorlage zusätzlich zu ihrem «Ja» auch nein, weil sie die Vorlage als Ganzes ablehnen. Diese grundsätzliche Ablehnung wurde nicht hier erfasst, denn sie wurde bereits im Rahmen von Frage 1 geäußert.

- TG bringt vor, eine solche Bestimmung werde den Mehraufwand der Kantone für den Vollzug noch vergrößern.

Expliziter Verzicht auf STN: 3 (davon Kantone 1)

AG, GPS, TCS;

Weitere Bemerkungen:

- BL, FKS, GR, NW, OW und SO fordern eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen. BL, GL, NW, OW betonen, angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge erwiese sich eine Nachrüstpflicht als unverhältnismässig bzw. unter Umständen technisch gar nicht zweckmässig umsetzbar. Der Gewährleistung der uneingeschränkten Hilfeleistung sei Priorität einzuräumen.
- ALPI, BE, FUSS, GR, GREEN, LU, NE, PROVEL, SG, SGB, SH, SPS und VCS finden, Ausnahmen sollten restriktiv gehandhabt werden. GREEN, NE, SAGB, SO, SPS und VCS erwähnen als Beispiele Veteranenfahrzeuge, ALPI, GREEN, POVEL, SAGB, SPS und VCS auch Armeefahrzeuge, der VCS noch Fahrzeuge der Feuerwehr.
- SG lehnt eine Ausnahme für Armeefahrzeuge ab, diese seien immer wieder in Unfälle verwickelt.
- Gemäss GLP sind Armeefahrzeuge differenzierter zu betrachten (z.B. sollen normale Personentransport-Fahrzeuge nach den gleichen Bedingungen wie zivile Fahrzeuge behandelt werden).

4 Anhänge

4.1 Vernehmlassungsteilnehmende und für sie verwendete Abkürzungen

Verwendete Abkürzung	Name
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein ACVS
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
ALPI	Alpen-Initiative
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
BFU	Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
CEPA	Centre Patronal
CFS	Cargo Forum Schweiz
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei CVP
DTC	DTC Dynamic Test Center AG
ECONS	economiesuisse
FDP	FDP. Die Liberalen
FKS	Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS)
FMS	Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
FRS	strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs FRS
FUSS	Fussverkehr Schweiz
FWIUR	Feuerwehrinspektorat Uri
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus
GLP	Grünliberale Partei Schweiz glp
GPS	Grüne Partei der Schweiz GPS
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
GREEN	Greenpeace Schweiz
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
KAPOW	Kantonspolizei Obwalden
KKJPD	Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren KKJPD
KSSD	Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektoreninnen und -direktoren der Schweiz KSSD
KTGFR	Kantonale Gebäudeversicherung, Fribourg
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel

NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
PROVEL	Pro Velo Schweiz
SAGB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SBV	Schweizerischer Bauernverband (SBV)
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)
SGMV	Schweizerischer Gemeindeverband
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS
SSIC	Schweizerischer Baumeisterverband SBV SSIC
SSV	Schweizerischer Städteverband
SUVA	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt SUVA
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik (SVLT)
SVP	Schweizerische Volkspartei SVP
SVSP	Schweizerische Vereinigung städtischer Polizeichefs SVSP
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
TCS	Touring Club Schweiz TCS
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz VCS
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich

4.2 Verzeichnis der weiteren Abkürzungen

AEBS	Notbremsassistentensystem (leitet bei Hindernissen vor dem Fahrzeug selbsttätig eine Bremsung ein)
ASTRA	Bundesamt für Strassen
ESP	Elektronisches Fahrdynamik-Regelsystem (hilft das Fahrzeug bei kritischen Fahrmanövern zu stabilisieren)
E-SVG	Änderungsentwurf des Strassenverkehrsgesetzes (der Buchstabe «E-» vor der Abkürzung des Erlasses steht für «Entwurf»).
EU	Europäische Union
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats

KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
STN	Stellungnahme
SVG	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01).
VTs	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41).

4.3 In der Vernehmlassung unterbreiteter Fragenkatalog

Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender:
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 19.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 ⁴ über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)			
☐ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch

nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?

(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann?

(Art. 45a Abs. 3 E-SVG von Variante 2)

☐ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann?

(Art. 45a Abs. 4 E-SVG)

☐ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann?

(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)

☐ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		