

Elektronisch verschickt an:
VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen
des Nationalrates
CH-3003 Bern

XXYY, 14. September 2020

Stellungnahme zur Umsetzung Kt. Iv. TI. (17.304) Sichere Strassen jetzt! (Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes)

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Beschluss zum Bau einer zweiten Gotthardröhre für den Strassenverkehr wurde vor allem im Namen der Verkehrssicherheit eine grosse Investition in Milliardenhöhe genehmigt. Diese 2. Röhre wird frühestens ab 2032 zur Verfügung stehen, diverse sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme für den Schwerverkehr stehen schon seit Jahren zur Verfügung (und werden laufend verbessert und ergänzt). Es ist vor diesem Hintergrund nur vernünftig, möglichst rasch auch bei der Software, den Assistenz-Systemen, und nicht nur bei der teureren Hardware, der Verbesserung der Infrastruktur, das bestmögliche für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und für die Allgemeinheit herauszuholen. Genau in diese Kerbe schlägt die Tessiner Standesinitiative, welche für schwere Motorwagen auf den Transitstrassen im Alpengebiet höhere Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen fordert.

Unserer Organisation begrüsst diese Standesinitiative. Zur Einordnung der Dringlichkeit und Relevanz des Themas Unfälle und Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Bereich Schwerverkehr reichen folgende zwei Fakten: Pro Jahr verursacht der Schwerverkehr 122 Mio. CHF externe Kosten im Bereich Unfälle, zudem fordern Unfälle von schweren Motorfahrzeugen 140 Schwerverletzte und 30 Getötete jährlich.

Der Schwerverkehr verursacht hohe externe Kosten im Bereich der Unfälle: Die Erhebung zu den externen Kosten des Verkehrs des ARE kommt zum Ergebnis, dass der Schwerverkehr in Sachen Unfälle im Jahr 2017 122 Mio. CHF externe Kosten verursacht hat.¹ Auch die in den vergangenen Jahren (2010-2016) lag dieser Wert immer zwischen 99 und 208 Mio. CHF pro Jahr. Das sind erhebliche Kosten, welche die Allgemeinheit tragen muss. Insgesamt waren es im Jahr 2017 1'435 Mio. CHF an ungedeckten Kosten, welcher der Schwerverkehr verursacht hat und für welche die Allgemeinheit aufkommen musste. Wenn mit dieser Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes die Minimal-Anforderungen an Lastwagen und Cars bezüglich der sicherheitsrelevanten Assistenzsystemen angehoben werden, so wird dies helfen können, Unfälle zu vermeiden und damit auch die externen Kosten des Schwerverkehrs im Bereich Unfälle und somit auch im Allgemeinen zu senken.

In einer Studie² des BFU (Beratungsstelle für Unfallverhütung) wird festgehalten, dass die Letalität (Anzahl Getötete pro 10'000 Verunfallte) bei Unfällen im Schwerverkehr enorm viel höher ist als bei anderen Fahrzeugkategorien: So liegt diese etwa bei 360 getöteten Personen. Bei Motorrädern oder leichten Motorwagen sind es jeweils ca. 120 respektive 100 getöteten Personen. Des Weiteren wird in der Studie resümiert: Unfälle von schweren Motorfahrzeugen fordern 140 Schwerverletzte und 30 Getötete jährlich. Bei diesen Unfällen sind mehr als 80 % der Opfer andere beteiligte Verkehrsteilnehmende. Aufgrund der enormen physischen Kräfte eines Lastwagens ist es wenig erstaunlich, dass ebendiese eine sehr hohe Letalität zur Folge haben und bei den Opfern vor allem auch andere Verkehrsteilnehmer betroffen sind. Auch vor diesem Hintergrund ist es notwendig, dass für schwere Motorwagen auf den Transitstrassen im Alpengebiet höhere Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten.

Die Standesinitiative Tessin verlangt, dass veraltete Lastwagen und Cars ohne moderne Sicherheits-Assistenz-Systeme nur noch eine gewisse Zeit auf den besonders gefährlichen Routen durch die Alpen verkehren dürfen. Anschliessend dürfen diese alten Lastwagen und Cars auf diesen Routen nicht mehr verkehren oder müssten entsprechend nachgerüstet werden. Damit kann auf ebendiesen Strecken ein höheres Sicherheitsniveau erreicht werden, was allen Verkehrsteilnehmer und der Allgemeinheit zugutekommt.

Für die Standesinitiative Tessin sprechen insbesondere folgende Gründe:

- **Anwendung eines bestehenden politischen Instruments**
Bereits heute ist es üblich, einzelne Fahrzeuge aus Sicherheitsgründen auf gewissen Strassenabschnitten nicht zu erlauben.
- **Frankreich und Österreich kennen ähnliche Verbote für ältere Lastwagen**
Im Mont-Blanc-Tunnel sind Lastwagen älter als Euro 3 verboten, auf der Brenner-Route sind Lastwagen älter als Euro 5 nachts nicht erlaubt.
- **Veraltete Lastwagen stellen das grösste Sicherheitsrisiko dar**

¹ Bundesamt für Raumentwicklung (2020), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2017.

² Niemann, S. Geschwindigkeit auf Schweizer Strassen. Bern: Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU; 2020.

Bei schweren Unfällen auf den Alpen transitachsen (Gotthardstrassentunnel, Simplonpass, San-Bernardino-Route) sind meistens Lastwagen beteiligt. Bereits heute liesse sich ein grosser Teil dieser Unfälle vermeiden, wenn alle Lastwagen konsequent mit den mittlerweile standardmässigen Fahrassistenz-Systemen ausgestattet wären, die seit 2015 Voraussetzung für die Zulassung neuer Lastwagen sind (Antiblockiersystem, Notbremse-Assistenz-System, Spurhalte-Assistenten³, Reifendruckkontroll-System und Stabilitätskontroll-System gemäss [Art. 103](#) der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge VTS). Auch in Zukunft wird es weitere Assistenzsysteme geben, welche die Sicherheit steigern können. Diese werden mit dem neuen Gesetz dann auch auf den Alpen transitachsen Pflicht.

- **Gemäss ASTAG sind nur wenige Lastwagen betroffen**

Einige wenige Lastwagen mit veralteter Ausrüstung tragen wesentlich zum Sicherheitsrisiko bei. Gemäss dem Präsidenten des Nutzfahrzeugverbandes ASTAG seien auf Schweizer Strassen [praktisch nur LKWs unterwegs, die 5 jährig oder jünger sind](#). Die Standesinitiative Tessin wird frühestens 2021 in Kraft treten – also 6 Jahre nachdem die geforderten modernen Assistenzsysteme für neue Lastwagen EU-weit obligatorisch sind. Es sind somit nur wenige Fahrzeuge betroffen.

- **Eine Umsetzung im Einklang mit den Bilateralen Verträgen Schweiz-EU ist grundsätzlich möglich**

Gemäss Einschätzung von Markus Kern (Spezialist für EU- und Verkehrsrecht der Universität Fribourg) ist es grundsätzlich möglich, die Standesinitiative Tessin [so umzusetzen, dass sie mit den Bilateralen Verträgen Schweiz EU vereinbar ist](#). Voraussetzung für eine EU-kompatible Umsetzung ist, dass nicht flächendeckend sondern nur auf bestimmten Strecken moderne Assistenzsysteme für Lastwagen für obligatorisch erklärt werden. Damit ist das Gesetzesvorhaben verhältnismässig. Zudem muss dieses auch diskriminierungsfrei sein. Im entsprechenden [Rechtsgutachten kommt Prof. Dr. Astrid Epiney](#) zum Schluss, dass eine «Sonderbehandlung» der für den Alpenraum wichtigen Transporte (wie es Abs. 3 vorsieht) nicht mit dem im Landverkehrsabkommen (LVA) verankerten Diskriminierungsverbot vereinbar sei. Wird dieser Absatz jedoch gestrichen, wäre das Gesetzesvorhaben verhältnismässig und diskriminierungsfrei und mit dem LVA kompatibel.

Unsere Organisation begrüsst den ausgearbeiteten Vorentwurf der Kommission, welcher verlangt, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten sollen. Allerdings würden wir es bevorzugen, wenn für gewisse nicht-grenzüberschreitende Transporte von Seiten des Bundesrates nicht eine längere Frist vorgesehen wird. Wie die Kommission ist **unsere Organisation** überzeugt, dass die vorgeschlagene Ausrüstungspflicht mit unfallvermindernden Assistenzsystemen das Gefahrenpotenzial des Schwerverkehrs verringert und auf diese Weise der hohe Sicherheitsstandard auf den Schweizer Strassen weiter verbessert werden kann. Zudem ist von einer Verbesserung der Umwelt und Lärmbelastung in den betroffenen Regionen auszugehen, weil mit den

³ Im italienischen Original "avviso di deviazione della corsia". Fälschlicherweise mit Spurwechsel-Assistent auf deutsch übersetzt.

neuen Mindestanforderungen im alpenquerenden Verkehr tendenziell modernere Fahrzeuge eingesetzt werden oder mit einer Verlagerung auf die Schiene zu rechnen ist.

Die detaillierten Anmerkungen und Einschätzungen zum Vorentwurf finden Sie im angehängten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Freundliche Grüsse

Entwurf