



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Weitere interessierte Kreise

Absender:

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **22. Mai 2024** an folgende E-Mail-Adresse: V-FA@astra.admin.ch

Anpassung der Signalisationsverordnung und der Strassenverkehrskontrollverordnung

Mit dem am 1. Oktober 2021 von der Bundesversammlung beschlossenen Artikel 45a¹ des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)² wurde die Standesinitiative des Kantons Tessin 17.304 («Sicherere Strassen jetzt!»)³ auf Gesetzesstufe umgesetzt, aber noch nicht in Kraft gesetzt.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Ja. Wir befürworten insbesondere, dass für Fahrzeuge, die im Binnenverkehr eingesetzt werden, keine längere Frist zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen gewährt wird, weil das unweigerlich zu Problemen mit dem Landverkehrsabkommen Schweiz–EU führen würde (siehe auch Frage «Generelles»).

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Grundidee der Standesinitiative Tessin war, dass sämtliche Fahrzeuge, für die in der EU Sicherheitsassistenzsysteme für Neuwagen vorgeschrieben sind, nicht mehr alpenquerend eingesetzt werden dürfen, wann immer sie nicht entsprechend ausgerüstet sind. In der Verordnung fehlt nun dieser explizite Bezug zum EU-Recht. Eine statische Auflistung der Ausnahmen in der Verordnung führt dazu, dass wenn immer die EU die Anforderungen zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen auf zusätzliche Fahrzeugtypen ausdehnt, in der Schweiz eine Verordnungsänderung inklusive Vernehmlassung durchgeführt werden muss und am Ende ein politischer Entscheid denkbar ist, der der EU-Analogie widerspricht. Die Rechtssetzung ist durch das Parlament, dem die Umsetzung von Standesinitiativen obliegt, bereits erfolgt. Die ausgenommenen Fahrzeuge sollten deshalb nicht in der Verordnung, sondern primär in einer Vollzugshilfe für die Kantonspolizeien aufgeführt werden. Die Ausnahmekompetenz des Bundesrates im letzten Absatz des Strassenverkehrsgesetzes soll – wenn überhaupt – nur subsidiär angewendet werden.

Inhaltlich können wir die meisten Ausnahmegründe unterstützen. Insbesondere unterstützen wir, dass für Busse, die nicht Teil des konzessionierten Verkehrs und keine Bahnersatzbusse sind, keine Ausnahmen vorgesehen sind. Das Carunglück bei Siders mit 28 Toten von 2012 zeigt, dass der Personenverkehr ebenso sicherheitsrelevant ist, wie der Güterverkehr.

¹ BBl 2021 2322

² Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01).

³ Standesinitiative des Kantons Tessin 17.304 (Sichere Strassen jetzt!) eingereicht am 22. März 2017.

Die Ausnahme für Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen lehnen wir in dieser allgemeinen Form ab. Es gibt diverse gängige Nutzfahrzeuge, welche mehr als drei Achsen aufweisen. Beispielsweise hat die Sattelzugmaschine Scania R420 mit entsprechendem Auflieger (mit drei Achsen) im Total fünf Achsen. Ebenso weisen Lastzüge üblicherweise mehr als drei, nämlich vier Achsen auf. Vor diesem Hintergrund ist die in der Vorlage formulierte generelle Befreiung für Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen nicht geeignet. Gewisse Ausnahmen für Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen können wir unterstützen, falls in der EU keine Ausstattungspflicht für Neuwagen besteht, sie nur in kleinen Mengen verkehren UND sie nicht nachgerüstet werden können,

Bei den Geländefahrzeugen würden wir eine detailliertere Regelung begrüßen, die expliziter analog zu den EU-Neuwagenvorschriften ist.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Das Signal ist wohl intuitiv verständlich. Allerdings könnte die gewählte Lösung etwas weniger effektiv wirken. Vielleicht wäre eine Regelung über ein rotes Verbots-Signal für Fahrzeuge ohne ebd. Assistenzsysteme augenscheinlicher, verständlicher und damit wirksamer.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es ist insbesondere zu begrüßen, dass auch schon beim Zoll kontrolliert wird. Damit wird die Verkehrssicherheit gesteigert und es kann unnötiger Umwegverkehr verhindert werden.

Die Kontrollen sind unserer Ansicht nach nicht gänzlich auf jene Zollstellen zu beschränken, die Teil der alpenquerenden Transitrouten sind. Auch Kontrollen auf Zufahrtsstrecken sollen möglich sein. Auch dort sollen Fahrzeuge, für die bei den Stichprobenkontrollen angegeben wird, dass sie durch die Alpen fahren, auf das Vorhandensein der Sicherheitsassistenzsysteme kontrolliert werden. Die Regelung ist den Chauffeurinnen und Chauffeuren schon am Zoll zu kommunizieren. So können Rückweg-, Umweg- oder Ausweichverkehre verhindert werden.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Ja, unbedingt. Das macht die Kontrollen effizient und effektiv, und ist darum im Interesse der Verkehrssicherheit (es kann mehr kontrolliert werden) und der Kontrollbehörden (weniger zusätzlicher Aufwand für den zusätzlichen Kontrollgegenstand).

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir sind damit einverstanden, bedauern aber, dass das Anliegen der Standesinitiative Tessin, welches 2017 ins nationale Parlament kam, erst knapp ein Jahrzehnt später in Kraft treten kann. Vor allem vor dem Hintergrund, dass es kein sehr kompliziertes Anliegen ist. Insbesondere die Erarbeitung der Verordnungen dazu hat aus unserer Sicht zu lange gedauert. Am 1. Oktober 2021 fand die Schlussabstimmung statt, die Vernehmlassungsvorlage der Ordnungsänderung wurde erst am 14. Februar 2024 publiziert.

Generelles:

1. Wir unterstützen sehr, dass der Bundesrat nicht von seiner Möglichkeit Gebrauch macht, für Fahrten des Binnenverkehrs eine längere Frist vorzusehen. Das vom ASTRA bei Prof. Epiney in Auftrag gegebene Rechtsgutachten kommt zum Schluss, dass eine solche Umsetzung der Standesinitiative Tessin mit dem Landverkehrsabkommen Schweiz–EU nicht kompatibel ist. Zudem hat die Vernehmlassung zur Gesetzesänderung gezeigt, dass die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden eine solche Ausnahmeregelung ablehnt.

2. Gute Kommunikation ist entscheidend. Eine frühzeitige, effektive Kommunikation der neuen Anforderungen und Regelungen in den betroffenen Kreisen wird wichtig sein, damit es nicht zu Verwirrung und Ärger kommt. Zur Durchsetzung und Kommunikation hilft zudem auch, einen Schwerpunkt auf dieses Thema bei den Kontrollen der Zollbehörden und der Polizei zu legen.

3. Mögliche Ausweitung auf weitere Strecken bei der Umsetzung mitdenken: Es wäre zu begrüssen, wenn die Umsetzung so angedacht ist, dass eine allfällige Ausdehnung des Geltungsbereichs auf andere Strecken leicht möglich wäre. Beispielsweise bei Strecken in Agglomerationen und Städten (im Mischverkehr mit Velo- und Fussverkehr), in welchen viele Unfallgefahren bestehen, könnte – wenn die Regelung entsprechend revidiert wird – ein Interesse bestehen, diese zu inkludieren.