

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

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates CH-3003 Bern

Altdorf, 16. September 2020

Stellungnahme der Alpen-Initiative 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.

Die Alpen-Initiative begrüsst diese Standesinitiative und hat sich in den letzten Jahren wiederholt für ebendiese ausgesprochen. Zur Einordung 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. 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 Lastwagen ist es wenig erstaunlich, dass ebendiese eine sehr hohe Letalität zur Folgen 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-, Luftund Schiffsverkehr 2017.

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



Bei schweren Unfällen auf den Alpentransitachsen (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 Alpentransitachsen 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 <u>praktisch nur LKWs unterwegs, die 5 jährig oder jünger sind</u>. 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.

Die Alpen-Initiative 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 <u>nicht</u> eine längere Frist vorgesehen wird. Wie die Kommission ist die Alpen-Initiative 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

Alpen-Initiative Verein zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr Hellgasse 23 CH-6460 Altdorf Telefon +41 (0)41 870 97 81 fabio.gassmann@alpeninitiative.ch www.alpeninitiative.ch

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



der Umwelt und Lärmbelastung in den betroffenen Regionen auszugehen, weil mit den neuen Mindestanforderungen im alpenquerenden Verkehr tendenziell modernere Fahrzeuge eingesetzt werden oder mit einer Verlagerung auf die Schiene zu rechnen ist.

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

Jon Pult

Präsident der Alpen-Initiative

Fabio Gassmann

Koordinator Bundespolitik

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahi	me einaere	icht	durch.
Stelluliqualii	ille elligere	;iCiil	uui Gii.

	☐ Kanton ☑ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige			
Ab	Absender:			
Alp	en-Initiative			
He	llgasse 23			
64	60 Altdorf			
	chtig:		and and DDE Dalaman this are	
		nanme senden Sie bitte als vv Mail-Adresse: VL-Standesinitia	ord- und PDF-Dokument bis am ative-TI@astra.admin.ch	
1.	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? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)			
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderungsantrag:			
	Ja. Es ist wesentlich, dringlich und relevant für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, dass möglichst bald die existierenden sicherheitsrelevanten Assistenz-Systeme des Schwerverkehrs auf der Strasse von allen Fahrzeugen verwendet werden. Vor allem auf den exponierten Strecken mit erhöhter Unfallgefahr bzw. grösseren Unfallauswirkungen, wie den Alpenquerungen, auf den Pässen (bspw. dem Simplon) oder im Tunnel mit Gegenverkehr im Gotthardstrassentunnel. Grundsätzlich stimmen wir darum diesen beiden Absätzen des Artikels zu.			
	•			
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:		
	Dazu haben wir einen Änderungsantrag (Einfügen eines «maximal»): «erstmals obligatorisch wurde, noch <u>maximal</u> fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen nach Absatz 1 verkehren.» Mit dieser Änderung hat der Bundesrat die Kompetenz in gewissen Fällen sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme auch schon früher als erst nach fünf Jahren in der Verordnung als obligatorisch zu verfügen. Dies könnte künftig in Fällen von grosser Sicherheitszugewinnen durch Assistenz-Systeme für die Verkehrssicherheit von grossem Wert sein.		
3.	überschreitende Trans von besonderer Bede	tanden, dass der Bundesrat für sporte, die für die Wirtschaft de utung sind, sowie für mit diesenten eine längere Frist vorsehe	er Südschweiz oder des Wallis en Transporten direkt zusam-
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änder	rungsantrag:	
	Nein, um die Sicherheit möglichst effektiv zu steigern, sollten alle schweren Fahrzeuge möglichst rasch auf den entsprechenden neuralgischen alpenquerenden Strecken die entsprechenden Systeme aufweisen. Es widerspricht zu einem gewissen Grad auch dem Ziel des Gesetzesvorhabens, wenn eine grundsätzliche Sonderbehandlung mit einer längeren Frist für die für die Alpengebiete wichtigen Verkehre angedacht ist. Allerdings würde die Alpen-Initiative auch eine Umsetzung der Tessiner Standesinitiative mit einer Sonderbehandlung für die lokalen Verkehre dem Status quo klar vorziehen. Denn auch mit dieser längeren Frist für gewisse Verkehre würde die Verkehrssicherheit mit diesem Gesetzesvorschlag deutlich gesteigert.		
4.			ach Anhörung der betroffenen den auf weitere Strecken aus-
	⊠ JA	☐ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änder	rungsantrag:	
	Dies ist eine sehr gute Massnahme. So könnten künftig in Absprache mit den betroffenen Kantonen auch andere mit den Alpenquerungen vergleichbare neuralgische Strecken mit Unfallschwerpunkten angegangen werden. Damit wäre auf exponierten Strecken in Städten und Agglomerationen, bspw. mit Mischverkehr, möglich ebenso höhere Anforderungen an den Schwerverkehr zu stellen. In einigen Jahren könnte bspw. für gewisse Strecken der Abbiegeassistent für Lastwagen, welcher Velofahrer und Fussgänger erkennt und auf ebendiese aufmerksam machen kann, für neue Lastwagen obligatorisch erklärt werden und anschliessend nach einigen Jahren auf gewissen Strecken als Voraussetzung definiert werden. Dies könnte dazu beitragen, dass fatale Verkehrsunfälle auf exponierten Strecken verhindert werden und eine Steigerung der Verkehrssicherheit in Städten, Agglomeration auf dem Land erreicht wird.		

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
	Auflagen nicht erfüllt we schenverstand und im I Ausnahmen erlassen k laschen Umsetzung du höhung der Verkehrssie	rungsantrag: tionen bzw. Fahrzeuge, bei we erden können. Der Bundesrat s Rahmen der Verhältnismässigl önnen. Allerdings soll ebendie rch eine grosszügige Ausnahn cherheit auf diesen exponierter en sich auf die Fahrzeuge des	soll hier mit gesundem Men- keit für einzelne Verkehre ser in keiner Weise mit einer ne-Regelung das Ziel der Er- n Routen mindern. Konkrete



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, 21. September 2020

per E-Mail an: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Kommision für Verkehr und Fernmeldewesen Herrn Michael Töngi Kommissionspräsident 3003 Bern

17304 Standesinitiative: Sicherere Strassen jetzt! Vernehmlassung i.S. Vorentwurf zu Änderung des Strassenverkehrsgesetzes

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 5. Juni 2020 in obgenannter Angelegenheit.

Gemäss Vorentwurf soll das Strassenverkehrsgesetz (SVG) aus Gründen der Verkehrssicherheit so angepasst werden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten. Für bestimmte, nicht grenzüberschreitende Transporte soll der Bundesrat eine längere Frist vorsehen können.

Wir lehnen die Revision aus nachfolgenden Gründen ab:

Mit Blick auf die Verkehrssichereit inkonsequente Umsetzung durch Beschränkung auf den Alpentransit: Die obligatorische Ausrüstung von schweren Motorfahrzeugen mit Sicherheitssystemen bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit, was zu begrüssen ist. Es ist aber nicht nachvollziehbar, dass sich eine solche Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken soll und sich nicht konsequenterweise auf alle Schweizer Strassen erstreckt.

Unverhältnismässiger polizeilicher Kontrollaufwand: Die Einhaltung der verschärften Vorschriften wäre für die Polizeiorgane nur mit einem kaum vertretbaren Aufwand zu kontrollieren. Erschwerend fällt ins Gewicht, dass es sich bei der Missachtung der Ausrüstungspflicht lediglich um Übertretungstatbestände handelt. Entsprechend ist die Relation zwischen Aufwand und Ertrag unverhältnismässig und die Revision wäre nur mit sehr grossem administrativem Aufwand durchsetzbar.

Mangelnde Berücksichtigung der technischen Entwicklung: Erfahrungsgemäss werden die hohen Laufleistungen und die damit verbundene rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen rasch dazu führen, dass die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungsweise sogar übertroffen werden. Die geplanten verschärften Anforderungen an schwere Motorwagen auf Transitstrassen im Alpengebiet wären somit rasch obsolet.

Fragwürdige rechtliche Sonderregelungen: Die Revision sieht vor, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz und des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann. Dies widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlungsgebot. Entsprechend hält ein vom ASTRA in Auftrag gegebenes Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und nicht mit europäischem Recht, insb. dem Landverkehrsabkommen, vereinbar sei.

Aus diesen Gründen ist die Standesinitiative aus Sicht der ACVS abzulehnen. Wir verweisen im Übrigen auf den beiligenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

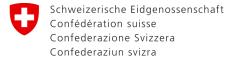
Freundliche Grüsse

Thomas Baumgartner, Fürsprecher Chef Verkehr, Umwelt und Prävention

Präsident ACVS

Beilage

Fragebogen ACVS zur Standesinitiative 17.304 "Sicherere Strassen jetzt!"



Bundesamt für Strassen ASTRA

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

]Kanton □ Verband ⊠ Organisation □ Übrige

Stellungnahme eingereicht durch:

Ab	Absender:			
un c/c Th the Ch Sc 30	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (ACVS / CCCS) c/o Kantonspolizei Bern Thomas Baumgartner, Präsident ACVS thomas.baumgartner@police.be.ch Chef Verkehr, Umwelt und Prävention Schermenweg 5 3001 Bern			
	rn, 21.09.2020			
Ihr		nahme senden Sie bitte als W Mail-Adresse: VL-Standesinitia	ord- und PDF-Dokument bis am ative-TI@astra.admin.ch	
1.	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? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)			
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
	Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit, was sicher zu begrüssen ist. Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken sollte. Konsequenterweise müsste sich die vorgeschlagene Revision auf alle Schweizer Strassen auswirken.			
	Die Einhaltung der verschärften Vorschriften wäre für die Polizeiorgane nur mit einem kaum vertretbaren Aufwand zu kontrollieren, zumal fraglich ist, ob überhaupt vor Ort festgestellt werden kann, ob die Assistenzsysteme vor der Kontrolle eingeschaltet waren. Erschwerend fällt ins Gewicht, dass es sich bei Missachtung der Ausrüstungspflicht lediglich um Übertretungstatbestände handelt.			
			nd die damit verbundene rasche ugen schnell dazu führen, dass	

die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungsweise sogar übertroffen werden. Die geplanten verschärften Anforderungen wären somit innert kurzer Zeit obsolet.

Die Ausnahmeregelung, dass der Bundesrat Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen kann, widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch dem Gleichbehandlungsgrundsatz. Entsprechend hält denn auch ein vom ASTRA in Auftrag gegebenes Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und nicht mit europäischem Recht, insb. dem Landverkehrsabkommen, vereinbar sei.

Aus diesen Gründen ist die Standesinitiative aus Sicht der Mehrheit der Mitglieder der ACVS abzulehnen.

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:

Vgl. Bemerkungen zur Frage 1.

Aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen werden im internationalen Verkehr Nutzfahrzeuge neuerer Generationen eingesetzt. Dadurch können Strassenverkehrsabgaben und Treibstoff eingespart werden. Gemäss Statistik werden in der Schweiz jährlich ca. 8% der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt. Daraus ergibt sich, dass ca. alle 6 Jahre rund die Hälfte der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt werden.

Eine Nachrüstung von Assistenzsystemen in älteren Fahrzeugen ist zudem oftmals gar nicht mehr möglich oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand oder unverhältnismässigen Kosten verbunden. Die EU-Übergangsfristen sind z.T. sehr komplex und dadurch für die Schweiz nicht einfach umsetzbar. Gemäss Art. 3b VTS gilt Folgendes:

Für die Anwendung der in Anhang 2 aufgeführten internationalen Regelungen gelten, soweit in den Übergangsbestimmungen dieser Verordnung keine anderen Fristen vorgesehen sind, die in den jeweiligen Regelungen enthaltenen Übergangsbestimmungen, wobei für die Zulassung auf den Zeitpunkt der Einfuhr oder der Herstellung in der Schweiz abgestellt wird.

Aus diesem Grund ist die erste Inverkehrsetzung in der Schweiz kein verlässliches Datum für die Anwendung der EU-Vorschriften. Somit ist es möglich, dass Fahrzeuge, die im EU-Raum zugelassen sind, den neuen Vorschriften schon entsprechen müssen, CH-Fahrzeuge aber noch nicht.

Für die Kontrollorgane ist die Überprüfung vor Ort nicht möglich. Das Importdatum ist im CH-Fahrzeugausweis nicht ersichtlich.

3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	□JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
	Der Bedarf nach einer Ausnahmeregelung zum Schutze der Binnenwirtschaft erscheint sicher nachvollziehbar. Eine Gesetzesänderung sollte jedoch mit Blick auf die Verkehrs- und Rechtssicherheit gesamtschweizerisch für alle schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport Gültigkeit haben.		
	Vgl. auch Bemerkunger	Tzu Trage T.	
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: Grundsätzlich wäre der flächendeckende Einsatz moderner Assistenzsysteme im Interesse der Verkehrssicherheit gesamtschweizerisch zu begrüssen. Da sich die technische Entwicklung aber innert nützlicher Frist ohnehin in diese Richtung be- wegen dürfte, wird die im Rahmen der Initiative vorgesehene streckenbezogene Regelung keinen Mehrwert erzeugen.		
	Vgl. hierzu auch Ausführungen zu Ziff. 1.		
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 / Änderu	ngsantrag:	
	Aus Verkehrssicherheitsgründen sollten Ausnahmen möglich sein und ggf. restriktiv bewilligt werden können.		

Bellinzona numero 0 23 settembre 2020 4802 fr Repubblica e Cantone Ticino Consiglio di Stato Piazza Governo 6 Casella postale 2170 6501 Bellinzona telefono +41 91 814 43 20 Repubblica e Cantone +41 91 814 44 35 Ticino e-mail can-sc@ti.ch

Il Consiglio di Stato

Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale 3003 Berna

Invio per posta elettronica (pdf e Word): kvf.ctt@parl.admin.ch

Procedura di consultazione relativa all'iniziativa cantonale 17.304 "Strade sicure subito!"

Gentili signore, Egregi signori,

abbiamo ricevuto la vostra lettera del 5 giugno 2020 in merito alla summenzionata procedura di consultazione e, ringraziando per l'opportunità che ci viene offerta di esprimere il nostro giudizio, formuliamo le seguenti osservazioni.

In data 22 marzo 2017, il Cantone Ticino ha depositato in Parlamento l'iniziativa 17.304 Strade sicure subito!, con la quale veniva chiesto che nel più breve tempo possibile, quantomeno non più tardi dell'entrata in esercizio del nuovo Centro di controllo per i veicoli pesanti e area multiservizi di Giornico, venisse vietato (salvo trasporti eccezionali) il transito nelle gallerie alpine stradali svizzere e sui passi alpini agli automezzi pesanti non dotati dei mezzi di sicurezza definiti dall'Ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali del 19 giugno 1995 (OETV; RS 741.41), in vigore dal 2015. A tal fine è stato richiesto che fossero valutate soluzioni amministrative e tecniche non penalizzanti per gli autotrasportatori dei Cantoni alpini e della Svizzera in generale.

Lo scopo dell'iniziativa era volto ad accrescere il livello di sicurezza stradale su tutte le strade svizzere, in particolar modo su quei tratti particolarmente trafficati e di transito internazionale. La misura proposta, attuabile in breve termine, interessa gli autoveicoli pesanti, i quali sono i principali fautori degli incidenti che avvengono nelle gallerie e più in generale sulle tratte della rete stradale cantonale.

Sia la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati, sia la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale hanno dato



seguito all'iniziativa cantonale, ritenendo entrambe che la modifica proposta sia in grado di consentire a ridurre il potenziale di pericolo dovuto al traffico pesante, contribuendo pertanto a migliorare in modo ulteriore lo standard di sicurezza sulle strade svizzere. La richiesta contenuta nell'iniziativa cantonale è stata attuata mediante un progetto che prevede l'introduzione di una nuova disposizione nella Legge federale sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1958 (LCStr; RS 741.01), ossia l'art. 45a, oggetto della presente consultazione.

Il progetto preliminare, unitamente al rapporto esplicativo, è stato da noi esaminato in collaborazione con il servizio di polizia interessato. Preso atto delle modifiche proposte, il competente servizio di polizia ha provveduto a compilare il formulario allegato alla consultazione, salutando favorevolmente quanto proposto nel progetto ed esprimendo le proprie osservazioni al riguardo.

Dal canto nostro, condividiamo quanto espresso nel formulario dal competente servizio di polizia e ci rimettiamo al parere della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale.

Vogliate gradire, gentili signore ed egregi signori, l'espressione della nostra stima.

Il Presidente:

Norman Gobbi

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Cancelliere:

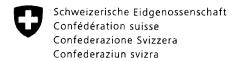
Allegato:

- Questionario

Copia per conoscenza a:

- Dipartimento delle istituzioni (di-dir@ti.ch);
- Segreteria generale del Dipartimento delle istituzioni (di-sg@ti.ch);
- Comando della Polizia cantonale (servizio.giuridico@polca.ti.ch);
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch);
- Pubblicazione in Internet.





Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

Attuazione dell'Iv. Ct. Tl. 17.304 «Strade più sicure subito!» Revisione parziale della legge sulla circolazione stradale Questionario

Parere inoltrato da:

☑ Cantone ☐ Associazione ☐ Organizzazione ☐ Altro			
Mittente:	Mittente:		
Dipartimento delle istitu Polizia cantonale	Dipartimento delle istituzioni Polizia cantonale		
Importante:		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
Siete pregati di inviare il v	ostro parere in forma elettronio nte indirizzo: VL-Standesinitiati	a (documento Word e PDF) en- ve-Tl@astra.admin.ch	
circolano sulle strade federale del 17 giugno	di transito nella regione alpina o 1994 concernente il transito i rticolari in relazione ai sistemi d	rasporto di cose o persone che di cui all'articolo 2 della legge stradale nella regione alpina si di assistenza?	
⊠ sì	□NO	nessun parere / non ci concerne	
Osservazioni / propost	a di emendamento:		
i quali non era obbliga del tipo o del primo es di transito della region	torio un sistema di assistenza same del veicolo possano con e alpina, se ne sono sprovvist ema è diventato obbligatorio p cione del tipo?	rasporto di cose o persone per al momento dell'approvazione tinuare a circolare sulle strade i, solo per cinque anni dal mo- er la prima volta per il rilascio	
⊠Sì	□NO	nessun parere / non ci concerne	
Osservazioni / proposta	a di emendamento:		

3.	3. Siete d'accordo che il Consiglio federale possa prevedere un termine più lungo per i trasporti attraverso le Alpi non transfrontalieri particolarmente importanti per l'eco- nomia della Svizzera meridionale o del Vallese, nonché per i viaggi a vuoto diretta- mente correlati a tali trasporti? (Art. 45a cpv. 3 PP-LCStr)			
	⊠ sì	□NO		nessun parere / non ci concerne
	Osservazioni / proposta	a di emendamento:		
4.		igo di equipaggiame		r sentito i Cantoni interessati, e tratte per motivi di sicurezza?
	⊠ sì	□NO		nessun parere / non ci concerne
	Osservazioni / proposta	a di emendamento:		
5.	Siete d'accordo che il equipaggiamento per c (Art. 45a cpv. 5 PP-LC	leterminati veicoli?	possa pre	vedere deroghe all'obbligo di
	⊠ sì	NO	14,2	nessun parere /
+	Occomunicati / neant-	di ono on de un ente :		Horr or defrecting
İ	Osservazioni / proposta	i di emendamento:		
			£	



Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen

3003 Bern

per E-Mail: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Cargo Forum Schweiz

c/o VAP Ringlikerstrasse 70 8142 Uitikon

Tel.: 044 491 15 95 E-Mail: furrer@cargorail.ch

Uitikon, 28. September 2020

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt! Vernehmlassungsantwort des Cargo Forum Schweiz

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren Nationalräte

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Gesetzgebungsprojekt. Sie finden beigelegt den ausgefüllten Fragebogen.

Das Cargo Forum Schweiz lehnt die vorgeschlagene Schweizer Sonderregelung im Transitverkehr ab. Wir empfehlen aus Gründen der Gleichbehandlung aller Akteure sowie insbesondere der Praxistauglichkeit auf jeden Schweizer Sonderstatus zu verzichten. Im Interesse der Verkehrssicherheit begründete Neuregelungen sollten vielmehr im regelmässigen bilateralen Austausch mit der Europäischen Gemeinschaft vorgebracht werden.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse. 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 Deininger

Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt HKBB

Adrian Amstutz, alt Nationalrat Präsident 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 beider 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

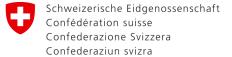
Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale und nachhaltige Rahmenbedingungen 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 Inund 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.



Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:		
Cargo Forum Schweiz		
c/o VAP		
Ringlikerstrasse 70		
8142 Uitikon		
Kontaktperson:		
Frank Furrer		
Geschäftsführer		
furrer@cargorail.ch		
044 491 15 95		
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 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 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:		
Wir können keine Argumente finden, welche ein Abweichen vom etablierten Verfahren der gleichförmigen Übernahme von EU-Recht ins CH-Recht insbesondere nicht von den Fristen, zu rechtfertigen vermögen. Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit wichtiger ist es, Engpässe zu beseitigen und vor allem das Sanierungsprojekt Gotthard-Strassentunnel so rasch wie möglich zu realisieren und in Betrieb zu nehmen.		
mognon zu reansieren und in betneb zu nennen.		

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 / Änderu	ngsantrag:	
	rung einer 5-Jahres-Fri		<u> </u>
3.	überschreitende Trans von besonderer Bedeu	porte, die für die Wirtschaft de utung sind, sowie für mit dies rten eine längere Frist vorsehe	ir alpenquerende, nicht grenz- er Südschweiz oder des Wallis en Transporten direkt zusam- en kann?
	⊠JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
	Wir begrüssen im Falle der Einführung besonderer Assistenzsysteme im Sinne der Initiative trotz unserer grundsätzlichen Ablehnung, dass für Schweizer Transport-unternehmen eine längere, besser noch überhaupt keine Frist vorgesehen wird. Nur so können alle Schweizer Fahrzeuge die Transitachsen im Binnentransport benutzen und die Versorgung der Schweiz effizient sicherstellen.		
4.		ngspflicht aus Sicherheitsgründ	ach Anhörung der betroffenen den auf weitere Strecken aus-
	☐ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
	Der Initiativtext bietet fü	ir eine Ausdehnung keinen Ra	ium.
	0: 10:		
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 / Änderu	ngsantrag:	
	Nein, weil wir die Vorlage integral ablehnen. eventualiter : Ja, jedoch nur für den Fall, dass die Standesinitiative umgesetzt werden sollte. So könnten wenigstens die stossenden Fälle unterbunden werden (z. B. Schneeräumungsfahrzeuge).		



Services du Parlement Commissions des transports et des télécommunications

Office fédéral des routes (OFROU)

3003 Berne

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Paudex, le 1^{er} septembre 2020

17.304 Initiative du canton du Tessin. Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant !

Avant-projet de modification de la loi sur la circulation routière (LCR)

Réponse à la procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 05.06.2020 du Président de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti.

Comme demandé, nous vous transmettons la présente sous une double forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word).

1. Objet de la consultation

Nous relevons que, par son initiative mentionnée en titre, le canton du Tessin demande à ce que les poids lourds (à l'exception des transports exceptionnels), qui ne sont pas dotés des systèmes sécurité définis dans l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), se voient <u>interdire</u> l'accès aux cols et aux tunnels routiers alpins suisses le plus rapidement possible.

Nous relevons par ailleurs que les Commissions des transports et télécommunications (CTT) du Conseil des Etats et du Conseil national ont donné suite à l'initiative du canton du Tessin, en 2018 déjà. En 2019, la CTT-N a chargé l'administration fédérale (OFROU) d'élaborer en ce sens un avant-projet de modification de la loi sur la circulation routière (LCR).

Nous relevons enfin que la CTT-N a examiné, début 2020, deux options de mise en œuvre. Toutes deux prévoient que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes qui circulent sur les routes de transit dans la région alpine devront impérativement être équipés de systèmes d'assistance visant à réduire les accidents. Ce au plus tard cinq ans après que ces systèmes auront été rendus obligatoires pour la délivrance de la réception par type ou le contrôle des véhicules.

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 5236
3001 Bern
T +41 58 796 99 09
F +41 58 796 99 03
cpbern@centrepatronal.ch

En définitive, une majorité de la CTT-N a retenu, en mai dernier, l'option selon laquelle le Conseil fédéral pourra appliquer un régime spécial aux transports non transfrontaliers à tr avers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais (...), sous la forme d'un allongement de délai [pour être équipés de systèmes d'assistance visant à réduire les accidents].

2. Remarques générales

Nous avons pris connaissance avec intérêt de la proposition d'une minorité de la CTT-N de ne <u>pas</u> entrer en matière, au motif que l'obligation d'équiper les véhicules lourds de systèmes d'assistance visant à réduire les accidents entraînerait des coûts supplémentaires trop importants pour l'économie. Ce sans pour autant améliorer de manière significative la sécurité routière, qui a atteint déjà un standard élevé.

Par ailleurs, l'avis de droit rédigé sur mandat de l'OFROU à propos de l'allongement de délai que peut prévoir le Conseil fédéral pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais, avis de droit résumé en pages 12 et 13 du rapport explicatif de la présente consultation, a particulièrement retenu notre attention.

Nous ne pouvons en effet considérer à la légère un avis de droit qui indique que l'option retenue par la CTT-N, option qui prévoit de réserver un « traitement particulier » aux transports importants pour la région alpine, contreviendrait à l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE, en violant l'interdiction de discrimination en raison de la nationalité.

3. Conclusions politiques

Compte tenu de ses remarques susmentionnées, le Centre Patronal rejette l'avant-projet de modification de la LCR au titre de mise en œuvre de l'initiative 17.304 du canton du Tessin « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant! ».

Pour le solde (réponses au questionnaire lié à la présente consultation), nous soutenons la position de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), à propos de cette initiative du canton du Tessin.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal

Patrick Eperon



Le Conseil d'Etat

4485-2020

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication Madame Simonetta Sommaruga Présidente de la Confédération Palais fédéral Nord 3003 Berne

Concerne: 17.304 initiative du Tessin intitulée « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant! » - procédure de consultation

Madame la Présidente de la Confédération.

Le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève a pris connaissance avec intérêt de l'avant-projet de modification de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR, RS 741.01) relatif à l'initiative du canton du Tessin mentionnée sous rubrique.

Le Canton de Genève n'est toutefois pas directement concerné par cette modification puisque les mesures proposées n'auront pas d'influence sur les tâches des autorités genevoises.

Notre Conseil relève néanmoins que lesdites mesures présentent l'avantage d'être propres à augmenter la sécurité routière et diminuer le risque d'accidents sur les routes alpines en assurant, pour les véhicules lourds, une aide à la conduite.

Pour le surplus, le Canton de Genève considère que, pour des raisons d'égalité de traitement et de cohérence, il n'y a pas lieu de faire une distinction entre les conditions de sécurité imposées au trafic transfrontalier, d'une part, et non-transfrontalier, d'autre part. Il est par ailleurs favorable au fait que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Présidente de la Confédération, à l'assurance de notre parfaite considération.

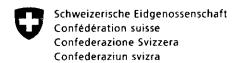
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière

Le président :

Antonio Hodgeis

Annexe: questionnaire



Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC Office fédéral des routes OFROU

Mise en œuvre de l'initiative du canton du Tessin 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! » Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière Questionnaire

ute	eur de l'avis :		
	Canton Association	Organisation Autre	
Ex	péditeur : Canton de Ge	nève	
Ve		s sous forme électronique (doc esse suivante : VL-Standesinit	
	•		
1.	P au sens de l'art. 2 de région alpine ? (art. 45a al. 1 et 2 du pr	·	4 sur le transit routier dans la
	OUI	□NON	⊠ sans avis / non concerné
2.	ou de personnes po obligatoire lors de la puissent continuer à ci la région alpine penda	ur lesquels un système d'a réception par type ou du pr rculer sans système d'assistar nt seulement cinq ans à comp obligatoire pour la première respondante?	ffectés au transport de choses ssistance n'était pas encore emier contrôle des véhicules nce sur les routes de transit de ter de la date à laquelle un tel fois pour la délivrance de la
	OUI	NON	Sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition	on d'amendement :	

3.	les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais ainsi que pour les courses à vide ayant un rapport direct avec lesdits transports? (art. 45a al. 3 du projet LCR)			
	OUI	NON	☐ sans avis / non concerné	
	et de concurrence, il n'e	n d'amendement : pour des ra est pas convenable d'imposer s que nous n'imposons pas au		
لـــا	····			
4.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés ? (art. 45a al. 4 du projet LCR)			
	⊠ oui	NON	sans avis / non concerné	
	Remarques / Proposition	n d'amendement :		
_				
5.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir des dérogations à l'obligation d'équipement pour certains véhicules ? (art. 45a al. 5 du projet LCR)			
	OUI	□ NON	sans avis / non concerné	
	Remarques / Proposition			



DE LA RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL

Conseil national
Commission des transports et des télécommunications
À l'attention de M. Michael Töngi
Président de la commission
3003 Berne

Par courriel à : VL-Standesinitiative-TI@astra-admin.ch

17.304 Initiative du canton du Tessin « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant! »

Monsieur le président,

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 en défaveur du projet proposé et vous renvoyons aux remarques formulées dans le questionnaire annexé.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre position, nous vous prions d'agréer, Monsieur le président, nos salutations distinguées.

Neuchâtel, le 28 septembre 2020

CANTON

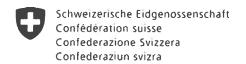
Au nom du Conseil d'État :

La présidente, M. MAIRE-HEFTI La chancelière, S. DESPLAND

I ie 7:18-14.

Annexe mentionnée





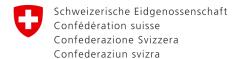
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC Office fédéral des routes OFROU

Mise en œuvre de l'initiative du canton du Tessin 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! » Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière Questionnaire

uteur de l'avis :				
□ Canto	☐ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autre			
Expédite	r:			
SCAN - S	Service cantonal	des automobiles et de la	a navig	ation, 2043 Boudevilliers
	nvoyer votre avi			ument Word et PDF) d'ici au iative-TI@astra.admin.ch
1. Acceptez-vous que des exigences particulières concernant les systèmes d'assistance s'appliquent aux véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sur les routes de transit dans la région alpine au sens de l'art. 2 de la loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine ? (art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)				
	1	⊠ NON		☐ sans avis / non concerné
- La ré une ol aux ro s'éten ils vér Consi Alpes d'avis réduire	Remarques / Proposition d'amendement : - La révision vise à améliorer la sécurité routière. On ne voit toutefois pas pourquoi une obligation d'équipement avec de nouveaux systèmes d'assistance se limite aux routes de transit alpins exigées par le canton du Tessin et ne doit pas s'étendre de manière conséquente à toutes les routes suisses. Ces tronçons sont-ils véritablement plus accidentogènes que les autres? Considérant qu'annuellement il y a autant de trafic sous le tunnel de La Vue-des-Alpes dans le canton de Neuchâtel que dans celui du Gothard, nous sommes d'avis qu'il n'est pas acceptable d'exiger des systèmes d'assistance visant à réduire les accidents sur les véhicules qui circulent sur certains tronçons et pas sur d'autres qui sont pourtant identiques en termes de construction et de densité de trafic.			
pour le de trai fédéra « traite	- La dérogation qui permet au Conseil fédéral de prévoir des dispositions spéciales pour les voyages intérieurs est contraire à l'idée de sécurité routière et à l'égalité de traitement. En conséquence, dans un avis de droit rédigé sur mandat de l'Office fédéral des routes (OFROU), il est expliqué qu'un projet prévoyant de réserver un « traitement particulier » aux transports importants pour la région alpine contreviendrait à l'accord européen sur les transports terrestres (ATT).			écurité routière et à l'égalité rédigé sur mandat de l'Office jet prévoyant de réserver un our la région alpine
Pour	Pour ces raisons, l'initiative doit être rejetée.			

2.	Acceptez-vous que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire lors de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules puissent continuer à circuler sans système d'assistance sur les routes de transit de la région alpine pendant seulement cinq ans à compter de la date à laquelle un tel système est devenu obligatoire pour la première fois pour la délivrance de la réception par type correspondante ? (art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)			
	OUI	⊠ NON	☐ sans avis / non concerné	
	Remarques / Proposition Voir observations sur la			
	En principe, des véhicules de nouvelles générations sont utilisés dans les transports internationaux. Or, ces véhicules sont obligatoirement équipes de systèmes d'assistance. Pour des raisons économiques et environnementales, cela permet d'économiser des taxes sur les transports routiers et du carburant. Selon les statistiques, environ 8% des véhicules à moteur lourds sont remplacés chaque année en Suisse pour le transport de marchandises ou de personnes. Il en résulte qu'environ la moitié des véhicules à moteur lourds sont remplacés tous les 6 ans pour le transport de marchandises ou de personnes. En conséquence, le parc sera, équipé dans sa quasi-totalité de tels systèmes à relativement court terme. Le remplacement des véhicules lourds de transport, déjà à l'heure actuelle, se fait souvent de manière prématurée en raison de la RPLP qui déclasse les anciennes normes EURO relativement rapidement. Il est ainsi trop contraignant de demander, à postériori, d'équiper les anciens véhicules de systèmes d'assistance visant à réduire les accidents ou d'inciter au remplacement de ces véhicules pour répondre à ces exigences.			
3.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir un allongement de délai pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais ainsi que pour les courses à vide ayant un rapport direct avec lesdits transports ? (art. 45a al. 3 du projet LCR)			
	OUI	⊠ NON	sans avis / non concerné	
	Remarques / Proposition d'amendement : Voir observations sur la question 1. Une modification de la loi devrait s'appliquer en ce qui concerne la sécurité routière et l'égalité des droits pour tous les véhicules à moteur lourds destinés au transport de marchandises ou de personnes.			
4.		r des raisons de sécurité, apı	re l'obligation d'équipement à rès avoir entendu les cantons	
	OUI	NON	☐ sans avis / non concerné	
	Remarques / Proposition Inégalité de traitement Voir observations sur la	injustifiée.		

5.	d'équipement pour certains véhicules ?			
	(art. 45a al. 5 du projet	(LCR)		
	⊠ oui	□NON	sans avis / non concerné	
	Remarques / Proposition d'amendement : Pour des raisons de sécurité routière, des dérogations devraient être possibles et, le cas échéant, autorisées de manière restrictive, notamment pour les véhicules dit de collection, mais uniquement à vide.			



Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes OFROU

Mise en œuvre de l'initiative du canton du Tessin 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! » Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière Questionnaire

Auteur de l'avis :				
\boxtimes	☐ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autre			
	péditeur : nseil d'Etat du Canto	on de Vaud		
Ve				ment Word et PDF) d'ici au tive-TI@astra.admin.ch
		adrocco carvanto . VE		aro medacia.aamin.on
	s'appliquent aux vél personnes sur les ro	nicules motorisés lou outes de transit dans 994 sur le transit routi	rds affectés a la région alpi	nant les systèmes d'assistance au transport de choses ou de ne au sens de l'art. 2 de la loi gion alpine ?
	⊠ OUI	☐ NON		sans avis / non concerné
	Remarques / Propo	sition d'amendement	:	
2.	Acceptez-vous que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire lors de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules puissent continuer à circuler sans système d'assistance sur les routes de transit de la région alpine pendant seulement cinq ans à compter de la date à laquelle un tel système est devenu obligatoire pour la première fois pour la délivrance de la réception par type correspondante ? (art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)			
	⊠ OUI	□NON		sans avis / non concerné
	En raison de l'intérê économiser sur le c	arburant et les différe	s à renouvele ntes taxes, le	er leur parc de véhicules pour délai de 5 ans ne devrait pas surent un trafic transfrontalier.

3.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir un allongement de délai pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais ainsi que pour les courses à vide ayant un rapport direct avec lesdits transports ? (art. 45a al. 3 du projet LCR)		
	⊠ oui	□NON	sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement : Cette possibilité d'allongement du délai pour les transports non transfrontaliers permettra aux petites entreprises de transport de poursuivre leur activité dans certaines régions alpines sans être soumises à des contraintes financières trop conséquentes pour adapter leur véhicule.		
4.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés ? (art. 45a al. 4 du projet LCR)		
	⊠ oui	□NON	sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition	n d'amendement :	
5.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir des dérogations à l'obligation d'équipement pour certains véhicules ? (art. 45a al. 5 du projet LCR)		
	⊠ oui	□NON	sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition	n d'amendement :	

Von: <u>SCH Secrétariat</u>

An: <u>ASTRA-VL Standesinitiative-TI</u>

Cc: <u>Chevrolet Karen</u>

Betreff: Consultation 17.304 - initiative du canton du Tessin. Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant !

Datum: Donnerstag, 1. Oktober 2020 14:46:47

Anlagen: image002.png

image003.png image004.png image005.png image006.png image007.png

Madame.

Monsieur,

Par le présent courriel, nous vous confirmons que le canton du Jura ne prend pas position sur la consultation citée sous objet.

En vous remerciant d'en prendre note, nous vous présentons, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.



Secrétariat de la Chancellerie d'Etat

Sandrine Ribeaud

Secrétaire de la chancelière

Hôpital 2

CH-2800 Delémont

T+41 32 420 7205

sandrine.ribeaud@jura.ch



De: VL-Standesinitiative-Tl@astra.admin.ch < VL-Standesinitiative-Tl@astra.admin.ch >

Envoyé : jeudi, 1 octobre 2020 13:50

À: SCH Secrétariat <chancellerie@jura.ch>

Objet: Consultation

Meilleures salutations

Tony Sevinc Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC Office fédéral des routes

Division Circulation routière

Véhicules

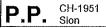
Adresse postale: 3003 Berne, emplacement: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen

Tél +41 58 463 23 91

Fax +41 58 463 43 21 tony.sevinc@astra.admin.ch www.astra.admin.ch







Poste CH SA

Commission des transports et des télécommunications du Conseil national Monsieur Michael Töngi Président Palais fédéral 3003 Berne



Notre réf. BA Votre réf. /

Date

- 2 SEP. 2020

17.304. Initiative du canton du Tessin. Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant!

Monsieur le Président.

Le Conseil d'Etat du canton du Valais a pris connaissance avec intérêt du projet élaboré par votre commission suite aux décisions des commissions des transports et télécommunications du Conseil des Etats et du Conseil national de donner suite à l'initiative du canton du Tessin citée en titre.

Le canton du Valais se préoccupe de longue date de la sécurité routière sur les axes transalpins. Grâce à la collaboration de l'office fédéral des routes et de l'administration fédérale des douanes, différentes mesures ont pu être réalisées pour améliorer la sécurité sur les axes internationaux du Simplon et du Grand-Saint-Bernard.

Les infrastructures ont été améliorées, notamment avec la création du centre de contrôle poidslourds de St-Maurice, et les contrôles intensifiés. Les infractions constatées sont cependant encore élevées¹ et requièrent la vigilance des autorités. Les routes du Simplon et du Grand-St-Bernard culminent à des altitudes proches de 2000 mètres et sont ouvertes toute l'année. Le col du Simplon est par ailleurs le seul axe alpin à travers lequel le transport de matières dangereuses est autorisé sans restriction. Cela étant, il est judicieux d'imposer certains équipements techniques permettant de renforcer la sécurité des véhicules lourds. La modification législative mise en consultation complète les mesures déjà prises et contribuera à améliorer la sécurité du trafic international à travers les Alpes. Nous la soutenons.

De l'avis du Conseil d'Etat du canton du Valais, le projet préparé par votre commission est équilibré. Il prévoit un délai suffisant (5 ans) permettant aux entreprises de transport de s'adapter et laisse la possibilité au Conseil fédéral d'allonger ce délai pour les transports à travers les Alpes non transfrontaliers. Le projet tient ainsi compte des contingences des entreprises de transport actives sur le marché national et cible les risques, dans le sens où les véhicules potentiellement problématiques sont, dans une proportion importante, des poids-lourds étrangers affrétés au transit international. Le projet permet par ailleurs au Conseil fédéral d'étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité. Cette marge de manœuvre est admise, dans la mesure où elle devrait, cas échéant, être appliquée uniquement sur des tronçons bien spécifiques.

En 2019, près du quart des poids-lourds contrôlés sur l'axe du Simplon étaient en infraction.



Place de la Planta 3, CP 478, 1951 Sion Tél. 027 606 21 00 · Fax 027 606 21 04 Nous insistons sur le fait que les cantons concernés doivent être véritablement entendus avant toute décision.

Le Conseil d'Etat du canton du Valais approuve les modifications proposées de la loi sur la circulation routière. Elles contribueront à améliorer la sécurité sur les routes de transit à travers les Alpes et complèteront les mesures déjà prises en matière d'infrastructures et de contrôles. De plus amples considérations figurent dans le questionnaire annexé.

En vous remerciant de l'intérêt que votre commission porte non seulement à la sécurité du transport routier mais également aux conditions particulières qui prévalent sur les axes de transit à travers les Alpes, et appelant de nos vœux un renforcement des dispositions législatives en la matière, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

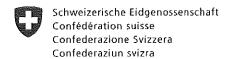
Le chancelier

Christophe Darbella

Philipp Spörri

Annexe questionnaire

Copie à par courriel à VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch



Département fédéral de l'environnement de l'environnement de l'énergie et de la communication DETEC 3556

Office fédéral des routes OFROU

Mise en œuvre de l'initiative du canton du Tessin 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! » Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière Questionnaire

Aut	Auteur de l'avis :			
\boxtimes	☐ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autre			
Ex	péditeur :			
Pla	ancellerie d'Etat du cant ace de la Planta 3, Palais 50 Sion			
lm	portant :			
		sous forme électronique (docui esse suivante : VL-Standesinitia		
	1. Acceptez-vous que des exigences particulières concernant les systèmes d'assistance s'appliquent aux véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sur les routes de transit dans la région alpine au sens de l'art. 2 de la loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine ? (art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)			
	⊠ oui	NON	sans avis / non concerné	
	Remarques / Proposition d'amendement : Cela permettra d'augmenter la sécurité du trafic international à travers les Alpes. Le Canton du Valais est directement concerné puisque s'y trouvent les axes du Simplon et du Gd-St-Bernard			
2.	2. Acceptez-vous que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire lors de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules puissent continuer à circuler sans système d'assistance sur les routes de transit de la région alpine pendant seulement cinq ans à compter de la date à laquelle un tel système est devenu obligatoire pour la première fois pour la délivrance de la réception par type correspondante ? (art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)			
	⊠ oui	NON	sans avis / non concerné	
	Remarques / Propositio Le délai paraît tout à fai d'un peu de temps pour	t adapté et nécessaire pour qu	e les transporteurs disposent	

3.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir un allongement de délai pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais ainsi que pour les courses à vide ayant un rapport direct avec lesdits transports ? (art. 45a al. 3 du projet LCR)		
	⊠ oui	□NON	sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement : Cette solution est analogue à celle pratiquée au Gothard ce qui assure une certaine cohérence au système.		
4.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés ? (art. 45a al. 4 du projet LCR)		
	⊠ oui	NON	sans avis / non concerné
	Remarques / Propositio	n d'amendement :	
5.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir des dérogations à l'obligation d'équipement pour certains véhicules ? (art. 45a al. 5 du projet LCR)		
	⊠ oui	□NON	sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement : Il est nécessaire de prévoir une certaine souplesse dans des cas bien définis (exceptions)		



Conseil d'Etat Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

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

PAR COURRIEL

Commission des transports et des télécommunications du Conseil national Monsieur Michael Töngi Président 3003 Berne

Courriel: VL-Standesinitiative@astra.admin.ch

Fribourg, le 14 septembre 2020

17.304 Initiative du canton du Tessin. Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant! - réponse à la consultation

Monsieur le Président,

Par courrier du 5 juin dernier, vous nous avez consultés sur l'objet cité en titre.

Nous vous prions de trouver en annexe le formulaire complété, manifestant le soutien de l'Etat de Fribourg à ce projet.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.





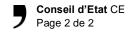
Anne-Claude Demierre, Présidente

Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Annexe

Formulaire

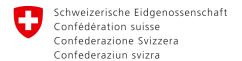


Communication:

- a) à la Direction de la sécurité et de la justice, pour elle, la Police cantonale et l'Office de la circulation et de la navigation ;
- b) à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions ;
- c) 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



Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes OFROU

Mise en œuvre de l'initiative du canton du Tessin 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! » Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière Questionnaire

4	Auteur de l'avis :				
	\boxtimes	☐ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autre			
	Exp	péditeur :			
	Eta	it de Fribourg			
	Cha	ancellerie d'Etat			
	Ru	e des Chanoines 17			
	170	00 Fribourg			
	_				
	-	portant :			
			sous forme électronique (docur sse suivante : VL-Standesinitia		
	30		33e Sulvante : VE-Standesimila	uve-11@astra.admin.cn	
	4	<u> </u>			
				ant les systèmes d'assistance au transport de choses ou de	
				ne au sens de l'art. 2 de la loi	
			sur le transit routier dans la rég		
		art. 45a al. 1 et 2 du pro		•	
		⊠ oui	NON	ans avis / non concerné	
		Remarques / Proposition	n d'amendement :		
	2.			fectés au transport de choses	
		ou de personnes pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire lors de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules			
	puissent continuer à circuler sans système d'assistance sur les routes de transit de				
		la région alpine pendant seulement cinq ans à compter de la date à laquelle un tel			
		système est devenu obligatoire pour la première fois pour la délivrance de la			
		réception par type correspondante ?			
		(art. 45a al. 1 et 2 du pr	<u> </u>		
		⊠ OUI	NON	sans avis / non concerné	
		Remarques / Proposition	n d'amendement :		
	i I				

3.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir un allongement de délai pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais ainsi que pour les courses à vide ayant un rapport direct avec lesdits transports ? (art. 45a al. 3 du projet LCR)		
	⊠ oui	□NON	sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement :		
4.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés ? (art. 45a al. 4 du projet LCR)		
	⊠ oui	□NON	sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition	n d'amendement :	
5.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir des dérogations à l'obligation d'équipement pour certains véhicules ? (art. 45a al. 5 du projet LCR)		
	⊠ oui	□NON	sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition	n d'amendement :	

CVP Schweiz



CVP Schweiz, Postfach, 3001 Bern

Per Mail an: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Bern, 21. September 2020

Vernehmlassung: Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (Standesinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!»)

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

Allgemeine Bemerkungen

Die Transitstrassen in den Alpenregionen sind für die Schweiz wichtige Verkehrsachsen. Der internationale Schwerlastverkehr macht rund 80 Prozent des gesamten Güterverkehrs in den Alpen aus. Gemäss ASTRA hat der Schwerverkehr im letzten Jahr im Vergleich zu den Vorjahren deutlich zugenommen. Die teils schweren Unfälle zeigen, dass erhöhte Sicherheitsanforderungen erforderlich sind. Die CVP erachtet es als wichtig, dass die Sicherheit auf den Alpenübergängen gewährleistet und das Gefahrenpotenzial eingedämmt wird.

Die CVP befürwortet somit die vorgeschlagene Gesetzesänderung, welche die Einführung von Mindeststandards vorsieht für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen für Lastwagen, welche die Transitstrassen im Alpengebiet befahren.

Wir teilen die Einschätzung, dass mit dieser Massnahme das **Gefahrenpotential des Schwerverkehrs** verringert und die **Verkehrssicherheit verbessert** werden kann.

Die im Inland eingesetzten Lastwagen sind u.a. aufgrund ihrer tieferen Laufleistung tendenziell älteren Datums als Lastwagen, die auf internationalen Langstrecken verkehren. Die CVP begrüsst deshalb, dass der Bundesrat eine Sonderregelung für Binnentransporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, in Form einer Fristverlängerung für die Ausrüstungsbeschaffung vorsehen kann. Mit einer solchen Sonderregelung können die in den Alpenkantonen tätigen Speditionsunternehmen entlastet und die Versorgung der Alpengebiete sichergestellt werden.

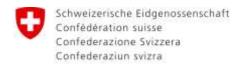
Die CVP begrüsst zudem, dass der Bundesrat gewisse Fahrzeuge, wie zum Beispiel Oldtimer, von der Ausrüstungspflicht ebenfalls ausschliessen kann.

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





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

Stellungnahme eingereicht durch:

	☐ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ⊠ Übrige			
Ab	sender:			
Dу	namic Test Center AG			
Ro	ute Principale 127			
25	37 Vauffelin			
Wi	chtig:			
	_	nahme senden Sie bitte als W	ord- und PDF-Dokument bis am	
		Mail-Adresse: VL-Standesinitia		
1.	Sind Sig domit sinver	standan dass für sahwara Me	otorwagen zum Sachen- oder	
١.			gebiet nach Artikel 2 des Bun-	
			transitverkehr im Alpengebiet	
	•	steme besondere Anforderung	. •	
	(Art. 45a Abs. 1 und 2	E-SVG)		
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme /	
			nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
	zementangen, / maera	ngeamag.		
	0'-10'-1-1-1	tandan dan alaman Matan	0l l D	
2.			/agen zum Sachen- oder Per- hungsweise ersten Fahrzeug-	
			ch war, ab dem Zeitpunkt, ab	
			echenden Typengenehmigung	
	,		th fünf Jahre lang ohne dieses	
		en Transitstrassen im Alpenge		
	(Art. 45a Abs. 1 und 2	E-SVG)		
	⊠ JA	□NEIN	keine Stellungnahme /	
	_		nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
	_ :	···g -g-		

3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)			
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
4.	. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken aus- dehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)			
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
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 / Änderu	ngsantrag:		



Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats CH-3003 Bern

Per E-Mail an:

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

30. September 2020

Stellungnahme economiesuisse: 17.304 Standesinitiative. Sichere Strassen jetzt!

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 haben Sie uns eingeladen, bezüglich der im Betreff genannten Initiative zu einem Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) 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 leistungsfähigen und sicheren Verkehrssystem interessiert, das wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Ansprüchen gleichermassen Rechnung trägt.

Obwohl das Grundanliegen eines sicheren alpquerenden Schwerverkehrs nachvollziehbar ist, lehnt economiesuisse die vorliegende Initiative sowie den Umsetzungsvorschlag der KVF-NR vollumfänglich ab. Zum einen ist der gesetzliche Handlungsbedarf ungenügend begründet. Weder die Notwendigkeit (Nachweis der signifikanten Häufung von Unfällen im Transitverkehr), noch das Verbesserungspotential der vorgeschlagenen Lösung sind ausreichend untersucht worden. Zum anderen fehlt die eigentlich erforderliche Regulierungsfolgenabschätzung, welche die Effizienz und Verhältnismässigkeit der beabsichtigten Massnahmen untersucht (Relation der wirtschaftlichen Kosten zum Mehrwert). Letztlich hat die Kommission eine unbefriedigende Konstellation geschaffen, da sowohl gegen den Umsetzungsvorschlag als auch gegen die, gemäss erläuterndem Bericht, verworfene Alternative ausschliessende Vorbehalte bestehen. Stattdessen spricht sich economiesuisse für die bisherige Ausrichtung der technischen Anforderungen an Motorfahrzeuge am EU-Recht aus, wie dies im Landverkehrsabkommen vorgesehen ist.

Eine ausführliche Begründung dieser Position finden Sie im beiliegenden Fragebogen. Ergänzend unterstützen wir integral die Stellungnahmen unserer Mitglieder, sowie jene des Nutzfahrzeugverbands ASTAG.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Bei Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse economiesuisse

Kurt Lanz

Mitglied der Geschäftsleitung

Lukas Federer

Projektleiter Infrastrukturen

- Beilage erwähnt

Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☑ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige			
Absender:			
economiesuisse – Verband	I der Schweizer Unternehmen		
Hegibachstrasse 47			
8032 Zürich			
Wichtig:			
•	nahme senden Sie bitte als W	ord- und PDF-Dokument bis am	
	Mail-Adresse: VL-Standesinitia		
Sind Sie damit einver	standen dass für schwere Mo	otorwagen zum Sachen- oder	
		gebiet nach Artikel 2 des Bun-	
		transitverkehr im Alpengebiet	
bezüglich Assistenzsys	steme besondere Anforderung	en gelten sollen?	
(Art. 45a Abs. 1 und 2	E-SVG)		
□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme /	
		nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
	lie Initiative sowie den Umsetz		
	Gründe sind hierfür ausschlag		
	ındlungsbedarf ist ungenüge Untersuchungen, die auf eine l		
	rerverkehr hinweisen, noch wu		
	on der KVF-NR gewünschten		
	eit effektiv verbessern. Die No		
	Gutachten von Prof. Dr. Epiney	•	
sigkeit notwendig (s			
	sfolgeabschätzung, keine B		
	ie betroffenen Unternehmen h		
		n. Durch die Delegationsnorm	
	nwendung der Regelung über weitreichende wirtschaftliche l		
	weitreichende wirtschaftliche i Analyse zum Einfluss der Mark	•	
	n Schwerverkehr (z.B. ob die l		
	nächsten Jahren überholt wird		
	cht auf eine Regulierungsfolge	, –	

- ziehbar. economiesuisse ist der Ansicht, dass der Verzicht auf eine Regulierungsfolgeabschätzung nicht mit den rechtlichen Anforderungen an den gesetzgeberischen Prozess vereinbar ist. Art. 170 BV, Art. 111 Abs. 3 und Art. 141 Abs. 2 des Parlamentsgesetzes sowie eine entsprechende Richtlinie des Bundesrates halten detailliert und verbindlich fest, dass Massnahmen des Bundes auf ihre Wirksamkeit zu prüfen sind. Das SECO stellt auf seiner Website hierfür sogar eine Checkliste bereit.
- 3. Keine gangbare Umsetzungsvariante: Die Kommission hat einen Umsetzungsvorschlag vorgelegt, der zwar auf die inländischen Transportunternehmen Rücksicht nimmt, jedoch gemäss begleitendem Gutachten europarechtswidrig ist. Die von der Kommission verworfene Alternative ist wiederum europarechtskonform, jedoch volkswirtschaftlich nicht gangbar. Die Kommission hat damit eine Konstellation geschaffen, in der in jedem Fall keine realistische Umsetzungsvariante existiert. Dies ist grundsätzlich unbefriedigend und keine gute Basis für einen gesetzgeberischen Prozess. economiesuisse spricht sich dafür aus, dass die Weiterentwicklung der technischen Anforderungen an Motorfahrzeuge weiterhin über den bewährten Weg des Landverkehrsabkommen und in Abstimmung mit der massgebenden EU-Regulierung erfolgt. Das EU-Recht sieht insbesondere keine Nachrüstungspflicht vor es gelten die jeweils zum Erstimmatrikulationszeitpunkt bestehenden technischen Anforderungen.

Ergänzend sind aus der Sicht von economiesuisse folgende Punkte zu beachten:

- Das Potential für einen Sicherheitsgewinn im alpquerenden Schwerverkehr auf Seiten der Infrastruktur ist unbestritten. Entsprechend sollte darauf fokussiert werden, etwa durch eine möglichst schnelle Umsetzung des Sanierungstunnels am Gotthard.
- Es gibt berechtigte technische und juristische Zweifel an der Zweckmässigkeit der vorgeschlagenen Vorschriften. Insbesondere wird der erzielbare Sicherheitsmehrwert der geforderten Fahrassistenzsysteme im Schwerverkehr falsch eingeschätzt. Sowohl nach EU- als auch nach Schweizer Recht sind Notbremsund Spurhalteassistenzsysteme bereits seit dem 1. November 2015 obligatorisch. Einerseits dürfte im von der Kommission vorgesehenen Zeitrahmen (2027) die Marktentwicklung und -durchdringung entsprechend vorwärtsgehen, so dass die Initiative ins Leere läuft. Andererseits ist nicht absehbar, dass weitere verfügbare Assistenzsysteme (z.B. Rückfahr- oder Abbiegeassistenz) im Transitverkehr einen signifikanten Effekt im Bereich der Sicherheit erzielen. Damit dürfte die Initiative auch aus technischer Sicht ihr Ziel verfehlen.
- Letztlich gilt es zu betonen, dass das begleitende Gutachten von Prof. Dr. Epiney klare Aussagen zur Kohärenz der geplanten Massnahmen trifft (Ziffer 41): Es muss der eindeutige Nachweis erfolgen, dass die vorgesehene Massnahmen die Verkehrssicherheit spezifisch im Transitverkehr erhöht. Die Erbringung des Nachweises für den gesamten Strassenverkehr wäre nicht ausreichend. In diesem Sinne entbehrt die vorgesehene Regelung einer ausreichenden Grundlage.

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:			
	Das EU-Recht sieht vor, dass die technischen Anforderungen bei der erstmaligen Immatrikulation eines Fahrzeugs ausschlaggebend sind. Nachrüstungen sind prinzipiell nicht vorgesehen. Es gibt keinen Grund von dieser Handhabung im Sinne eines «Swiss finish» abzuweichen. Die Frist von fünf Jahren scheint ausserdem willkürlich gesetzt und nimmt keinen Bezug auf den heutigen Fahrzeugpark im In- und Ausland oder die gängigen Investitionszyklen der Branche.			
3.	überschreitende Trans von besonderer Bedei	porte, die für die Wirtschaft de utung sind, sowie für mit dies rten eine längere Frist vorsehe	r alpenquerende, nicht grenz- er Südschweiz oder des Wallis en Transporten direkt zusam- en kann?	
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
	Wie bei Frage 1 ausgeführt, lehnt economiesuisse die Vorlage vollumfänglich ab. Die Problematik der Ausnahmeregelung veranschaulicht die Dysfunktionalität des Vorhabens: Es handelt sich um einen Swiss Finish, der ohne Ausnahmen und Sonderregeln nicht funktionieren kann. Aus wirtschaftlicher Sicht wäre diese Ausnahme notwendig, sofern die Kommission die Vorlage tatsächlich weiterverfolgt. Massnahmen im Transitverkehr sollten möglichst nicht verzerrend auf den Schweizer Binnenmarkt wirken. Im Sinne der EU-Regulierung wäre in diesem Fall jedoch gar keine Frist vorzusehen, sondern maximal ein Stichtag für Neuimmatrikulatio-			
	nen (siehe Antwort auf			
4.		ngspflicht aus Sicherheitsgründ	ach Anhörung der betroffenen den auf weitere Strecken aus-	
	☐ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	l	
	Es ist in keiner Weise ersichtlich, warum dem Bundesrat via Delegationsnorm eine derart einschneidende Regulierungskompetenz zukommen soll. Die für den alpquerenden Güterverkehr vorgebrachten Einwände gelten für weitere Strecken in noch stärkerem Ausmass.			
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 / Änderu	ngsantrag:		
		erzeugt der Swiss Finish einen	miesuisse die Vorlage vollum- ineffizienten Bedarf nach	

Sofern die Kommission die Vorlage weiterverfolgt, sind Ausnahmen insofern unumgänglich, dass gewisse Fahrzeuge aufgrund ihres Anwendungsbereichs und ihrer Eigenschaften gar nicht im Sinne des Regulators erfasst werden könnten (z.B. Schneeräumungsfahrzeuge).



PLR.Les Libéraux-Radicaux Secrétariat général Neuengasse 20 Case postale CH-3001 Berne ↑ +41 (0)31 320 35 35

www.plr.ch

info@plr.ch

/plr.lesliberauxradicaux

@PLR_Suisse

Commission des transports et des télécommunications CH-3003 Berne

Berne, 7 septembre 2020 / nb VL Iv.ct. TI 17.304

Par e-mail:

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Initiative cantonale 17.304 «Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant!» 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 rejette ce projet. La sécurité routière constitue certes un enjeu majeur de notre politique des transports. Il ne ressort toutefois pas du rapport de la commission qu'un problème sérieux et récurrent en matière de sécurité existe sur les axes de transit - ciblés par cette initiative cantonale - plus que sur le reste du réseau routier suisse. La commission doit se pencher à nouveau sur cette question de fond avant de prendre des mesures aux conséquences sérieuses. Il semblerait que, dans le meilleur des cas, la sécurité routière, dont le niveau est très élevé en Suisse, ne se verrait améliorée que de manière très marginale par les mesures proposées. La proportionnalité de ces mesures doit donc être étudiée avec diligence, sachant qu'une part importante du capital investi récemment dans le renouvellement de la flotte par les entreprises de transport sera détruite. Une estimation du capital ainsi perdu devra être présentée à la commission lors du prochain traitement de cet objet.

Il ressort du rapport de la commission que les conséquences de cette adaptation de la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) seraient majoritairement supportées par les entreprises de transport suisses, et non par leurs concurrentes européennes. En effet, les véhicules en circulation internationale sont, en moyenne, plus modernes que ceux utilisés dans le trafic intérieur. Il est d'ores et déjà clair que le régime spécial prévu pour la Suisse méridionale et le Valais (allongement du délai pour mettre la flotte à jour) ne pourra pas être appliqué.

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

Le Secrétaire général

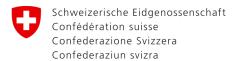
l. four

Petra Gössi Conseillère nationale Samuel Lanz

FDP
Die Liberalen

PLR I Liberali Radicali





Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

	☐ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige			
Ab	Absender:			
Fe	uerwehr Koordination So	chweiz FKS		
Ch	ristoffelgasse 6			
30	11 Bern			
Wi	chtig:			
	•		ord- und PDF-Dokument bis am	
30	.09.2020 an folgende E-	Mail-Adresse: VL-Standesinitia	ative-TI@astra.admin.ch	
1.			otorwagen zum Sachen- oder	
			gebiet nach Artikel 2 des Bun-	
	•	Juni 1994 über den Strassen steme besondere Anforderung	transitverkehr im Alpengebiet	
	(Art. 45a Abs. 1 und 2	9	en genen sollen:	
		□ NEIN	keine Stellungnahme /	
	☑ JA		nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
	g, /a			
	Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im all-			
		llen Verkehr – insbesondere a		
	cken – durch die Pilich	t zur Ausrüstung mit Assistenz	systemen zu ernonen.	
	Wir fordern jedoch eine	Ausnahme für Einsatzfahrzeu	ige der Blaulichtorganisatio-	
		Feuerwehr); siehe dazu Punkt		
2.	Sind Sin domit ainvara	tandan daga sahujara Mataru	rogen zum Cachen, oder Der	
۷.			vagen zum Sachen- oder Per- hungsweise ersten Fahrzeug-	
	sonentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeug- prüfung 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	r <u> </u>		
	⊠ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme /	
			nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		

	Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. Wir fordern jedoch eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (insbesondere der Feuerwehr); siehe dazu Punkt 5.			
3.	überschreitende Trans von besonderer Beder	porte, die für die Wirtschaft de utung sind, sowie für mit dies rten eine längere Frist vorsehe	ir alpenquerende, nicht grenz- er Südschweiz oder des Wallis en Transporten direkt zusam- en kann?	
	□JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
4.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken aus- dehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)			
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. Wir fordern jedoch eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (insbesondere der Feuerwehr); siehe dazu Punkt 5.			
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: Schwere Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind zwingend von der Pflicht zur Ausrüstung (Art. 45a Abs. 1) bzw. Nachrüstung (Art. 45a Abs. 2) auszunehmen. Zwar betrifft die Vorlage derzeit nur einzelne Kantone / Strecken. Die FKS äussert sich jedoch einerseits aus grundsätzlichen Überlegungen. Andererseits wird der Bundesrat in der Vorlage ausdrücklich dazu ermächtigt, die Regelung auf weitere Strecken auszudehnen (vgl. Art. 45a Abs. 4 E-SVG).			

Wir beantragen deshalb, bereits auf Stufe der vorgesehenen Änderung im SVG eine entsprechende Ausnahmebestimmung klar zu formulieren – vergleichbar zum Beispiel mit der analogen Bestimmung / Formulierung in Art. 99 Abs. 2 lit. a VTS (SR 741.41), die eine Ausnahme von der Pflicht von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen für «Motorwagen der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes» vorsieht.

Eine neue Formulierung für Art. 45a Abs. 5 E-SVG könnte somit lauten (Änderung / Ergänzung *kursiv*):

Schwere Motorwagen zum Sachen- und Personentransport der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes sind von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 ausgenommen. Der Bundesrat kann für bestimmte weitere Fahrzeuge nach Absatz 1 Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 vorsehen.

Begründung:

Im Rahmen von dringlichen Einsatzfahrten und Notfall-Einsätzen können sich Assistenzsysteme, die auf den «Regelbetrieb» von Fahrzeugen ausgelegt sind, als kontraproduktiv erweisen bzw. sind für die Verwendung bei Einsatzfahrten der Feuerwehr (und anderer Blaulichtorganisationen) nicht geeignet.

Weiter besteht technisch und wissenschaftlich keine Evidenz, dass die Einführung von solchen Assistenzsystemen zur Verhinderung von Unfällen / Zwischenfällen von Fahrzeugen der Blaulicht-Einsatzorganisationen angezeigt wäre (zumal Unfälle / Zwischenfälle dieser Fahrzeuge in der Praxis ohnehin höchst selten sind). Schwere Motorwagen der Feuerwehr haben überdies eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 20 Jahren. Eine Nachrüstpflicht wäre - abgesehen von den grundsätzlichen Überlegungen (siehe vorherige Punkte) - für die Trägerinnen der Feuerwehren angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge weder wirtschaftlich verhältnismässig, noch dürfte sie unter Umständen technisch sinnvoll durchzuführen sein.

Schliesslich, und das ist zentral, wäre ein Verbot zum Verkehr solcher Fahrzeuge auf entsprechend bezeichneten Strecken im Sinne der Gewährleistung der Sicherheit von Mensch, Tier, Umwelt und Sachwerten nicht zu rechtfertigen, da dann eine uneingeschränkte Hilfeleistung bis zum Ersatz dieser Fahrzeuge nicht mehr gewährleistet werden kann.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

\boxtimes	⊠ Kanton □ Verband □ Organisation □ Übrige			
Ab	Absender:			
An	nt für Bevölkerungsschut	z und Militär		
Fe	uerwehrinspektorat Uri			
Le	hnplatz 22			
64	60 Altdorf UR			
Wi	chtig:			
	_	nahme senden Sie bitte als W	ord- und PDF-Dokument bis am	
		Mail-Adresse: VL-Standesinitia		
1.			otorwagen zum Sachen- oder gebiet nach Artikel 2 des Bun-	
			transitverkehr im Alpengebiet	
	bezüglich Assistenzsys	steme besondere Anforderung	en gelten sollen?	
	(Art. 45a Abs. 1 und 2	E-SVG)		
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
		tzlich die Absicht des Bundes, Ien Verkehr – insbesondere a	die Verkehrssicherheit im all-	
	•	zur Ausrüstung mit Assistenz	• • •	
	onon adionalo i mon	. Zar / tablablarig mit / toblotoniz	Systemen 2d official.	
	•	Ausnahme für Einsatzfahrzeu		
	nen (insbesondere der	Feuerwehr); siehe dazu Punkt	t 5.	
2.	2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Per-			
۷.	sonentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeug-			
	prüfung 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?			
			eblet verkenren durien?	
	(Art. 45a Abs. 1 und 2			
	⊠ JA	☐ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
			mon benonen	

	Bemerkungen / Änderungsantrag:				
	Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen.				
	Wir fordern jedoch eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (insbesondere der Feuerwehr); siehe dazu Punkt 5.				
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)				
	☐JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen		
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:			
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 / Änderu	ngsantrag:			
	Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen.				
	Wir fordern jedoch eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (insbesondere der Feuerwehr); siehe dazu Punkt 5.				
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 / Änderu	ngsantrag:			
	Schwere Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind zwingend von der Pflicht zur Ausrüstung (Art. 45a Abs. 1) bzw. Nachrüstung (Art. 45a Abs. 2) auszunehmen.				
	Zwar betrifft die Vorlage derzeit nur einzelne Kantone / Strecken. Die FKS äussert sich jedoch einerseits aus grundsätzlichen Überlegungen. Andererseits wird der Bundesrat in der Vorlage ausdrücklich dazu ermächtigt, die Regelung auf weitere Strecken auszudehnen (vgl. Art. 45a Abs. 4 E-SVG).				

Wir beantragen deshalb, bereits auf Stufe der vorgesehenen Änderung im SVG eine entsprechende Ausnahmebestimmung klar zu formulieren – vergleichbar zum Beispiel mit der analogen Bestimmung / Formulierung in Art. 99 Abs. 2 lit. a VTS (SR 741.41), die eine Ausnahme von der Pflicht von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen für «Motorwagen der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes» vorsieht.

Eine neue Formulierung für Art. 45a Abs. 5 E-SVG könnte somit lauten (Änderung / Ergänzung *kursiv*):

Schwere Motorwagen zum Sachen- und Personentransport der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes sind von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 ausgenommen. Der Bundesrat kann für bestimmte weitere Fahrzeuge nach Absatz 1 Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 vorsehen.

Begründung:

Im Rahmen von dringlichen Einsatzfahrten und Notfall-Einsätzen können sich Assistenzsysteme, die auf den «Regelbetrieb» von Fahrzeugen ausgelegt sind, als kontraproduktiv erweisen bzw. sind für die Verwendung bei Einsatzfahrten der Feuerwehr (und anderer Blaulichtorganisationen) nicht geeignet.

Weiter besteht technisch und wissenschaftlich keine Evidenz, dass die Einführung von solchen Assistenzsystemen zur Verhinderung von Unfällen / Zwischenfällen von Fahrzeugen der Blaulicht-Einsatzorganisationen angezeigt wäre (zumal Unfälle / Zwischenfälle dieser Fahrzeuge in der Praxis ohnehin höchst selten sind). Schwere Motorwagen der Feuerwehr haben überdies eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 20 Jahren. Eine Nachrüstpflicht wäre - abgesehen von den grundsätzlichen Überlegungen (siehe vorherige Punkte) - für die Trägerinnen der Feuerwehren angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge weder wirtschaftlich verhältnismässig, noch dürfte sie unter Umständen technisch sinnvoll durchzuführen sein.

Schliesslich, und das ist zentral, wäre ein Verbot zum Verkehr solcher Fahrzeuge auf entsprechend bezeichneten Strecken im Sinne der Gewährleistung der Sicherheit von Mensch, Tier, Umwelt und Sachwerten nicht zu rechtfertigen, da dann eine uneingeschränkte Hilfeleistung bis zum Ersatz dieser Fahrzeuge nicht mehr gewährleistet werden kann.



Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen CH-3003 Bern

Datum

Telefon

Unser Zeichen

Betrifft

30.09.2020

052 723 05 56

Walter Wobmann

Stellungnahme FMS

Stellungnahme Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS – Vernehmlassung zur Standesinitiative 17.304 «Sichere Strassen jetzt!»

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

Die FMS lehnt die Standesinitiative und den Umsetzungsvorschlag der KVF-N ab. Die vorgeschlagene Einführung eines Obligatoriums von Fahrassistenzsystemen resp. eines Fahrverbots für bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge erscheinen uns kein verhältnismässiges Mittel zu sein, um eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Transitachsen zu erreichen.

Viele Fahrerassistenzsysteme haben keinen signifikanten Einfluss auf die Verkehrssicherheit auf Alpentransitstrecken. Denn Fahrerassistenzsysteme wie der Rückfahrassistent, der Abbiegeassistent oder der Assistent für den toten Winkel sind für den Verkehr in geschlossenen Ortschaften wichtiger als auf Transitstrassen im Alpenraum; sie tragen insbesondere zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer oder Fussgänger bei. Darüber hinaus gibt es keinen Grund, an Alpenpässen oder Tunnels strengere Vorschriften als in Agglomerationen einzuführen; der Schwerverkehr ist an den Zufahrten zu einigen Agglomerationen manchmal stärker als am Gotthardtunnel.

Eine Unterscheidung in der Anwendung (Parallelregime) würde zu einer administrativen Überlastung führen und die Durchführung von Kontrollen erschweren. Auch darf man nicht vergessen, dass sich die Technologie in diesem Bereich sehr schnell entwickelt. Assistenzsysteme, die zu einem bestimmten Zeitpunkt obligatorisch sind, können schnell veralten. Zusätzliche Nachrüstungen sind oft teurer und von geringerer Qualität als die in den Fahrzeugen installierte Erstausrüstung.













Weit wirkungsvoller ist es, mit einer durchgehenden einspurigen Streckenführung in jede Richtung ohne Gegenverkehr auf den Transitachsen die Verkehrssicherheit gezielt zu verbessern. In diesem Zusammenhang müssen Engpässe beseitigt, die Kapazitäten erweitert und der Sanierungstunnel am Gotthard so rasch wie möglich gebaut werden. Denn der beste Weg zur Verbesserung der Sicherheit besteht darin, sich auf den Ausbau und die Renovierung der Verkehrsinfrastruktur zu konzentrieren und Verstösse zu melden.

Detaillierte Bemerkungen

Nachrüstungspflicht als Swiss Finish

Beginnend ab 2022 müssen gemäss Art. 6 und Art. 9 der EU-Verordnung 2019/2144 vom 27. November 2019 alle Kraftfahrzeuge resp. Lastwagen und Gesellschaftswagen mit verschiedenen Fahrerassistenzsystemen ausgerüstet sein. An dieser Stelle sei bemerkt, dass entgegen den Ausführungen im erläuternden Bericht das EU-Recht keine Nachrüstungspflicht vorsieht (Kapitel 1.4. Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht S.6 und Kapitel 3.3. Auswirkungen auf die Volkswirtschaft S. 10: «Ab 2022 müssen in der EU in bestimmte neue Transportmotorwagentypen sowie ab 2024 auch in bereits bestehende Modelle zahlreiche neue Sicherheitssysteme eingebaut werden.»).

Auf der EU-Ebene wird in diesem Zusammenhang vielmehr ein Stichdatum fixiert, ab welchem die Typengenehmigung verweigert wird, gefolgt von einem Stichdatum, ab welchem das Zulassungsverbot betreffend die Neuimmatrikulation gilt. Der Anhang II der EU-Verordnung 2019/2144 führt die Art der Ausrüstung sowie die Stichdaten detailliert auf. Die Umsetzung beginnt im Jahr 2022 und reicht bis ins Jahr 2029.

Geringe Wirkung

Gemäss Art. 103 Abs. 6 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge müssen bereits seit dem 1. November 2015 - sowohl nach dem EU-Recht als auch nach dem harmonisierten Schweizer Recht - neu in Verkehr gesetzte Lastwagen und Gesellschaftswagen mit Notbrems- und Spurhalteassistent obligatorisch ausgerüstet sein. Insbesondere der Notbremsassistent ist ein wirkungsvolles System und verhindert u.a. etwa Auffahrunfälle bei plötzlich auftretenden Staus. Sollte aber ab dem Jahre 2027 für Fahrzeuge ohne diese beiden auf Transitachsen vergleichsweise wirksamen Assistenten ein Fahrverbot gelten, betrifft das effektiv nur ganz wenige Fahrzeuge. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge, die mindestens zwölf Jahre alt und noch mit keinem Notbremsassistenten ausgerüstet sind. In erster Linie sind dies Fahrzeuge im Nah-, bzw. Binnenverkehr von Schweizer Transportunternehmen. Somit stellt sich hier ganz konkret die Frage der Verhältnismässigkeit eines Fahrverbots.

Andere Systeme entfalten ihre Wirkung nur äusserst marginal auf den Transitachsen, etwa wie der Rückfahrassistent, der Abbiegeassistent oder die konstruktiven Massnahmen, welche ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger oder Fahrradfahrende besser sichtbar machen sollen.

Es wurde nicht an alle Fahrassistenzsysteme gedacht

In diesem Zusammenhang sind noch die Assistenten zu erwähnen, die weniger der Verkehrssicherheitserhöhung dienen als vielmehr den Fahrer dabei unterstützen, möglichst verbrauchsgünstig und umweltschonend zu fahren, wie etwa intelligente Tempomate, die das vorausliegende Gelände kennen und gestützt darauf Geschwindigkeit, Gänge und Drehzahl passgenau











und automatisch wählen. Der intelligente Tempomat senkt nicht nur den Verbrauch und schont somit die Umwelt, er entlastet vor allem auch den Fahrer, was wiederum der allgemeinen Verkehrssicherheit zugutekommt. Diese Assistenten finden jedoch weder in der EU-Verordnung noch in der Standesinitiative eine Erwähnung.

Damit wollen wir darauf aufmerksam machen, dass Assistenten nicht nur allein unter dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit beurteilt werden sollten.

Abschliessende Bemerkungen

Der erhoffte Sicherheitsgewinn ist mit der geplanten Regelung nicht zu erreichen. Assistenzsysteme können zwar einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, jedoch nicht spezifisch auf Transitachsen, sondern generell im Strassenverkehr. Zudem lassen sich heute die meisten Assistenzsysteme vom Fahrer deaktivieren, der weiterhin für die Bedienung des Fahrzeuges verantwortlich ist. Die Einführung teil- oder vollautonomer Fahrsysteme ist derzeit noch nicht absehbar.

Dem gesamten Gesetzesentwurf fehlt zudem eine Wirkungsfolgeabschätzung. Auch sollte die Schweiz nicht vom etablierten Verfahren der gleichförmigen Übernahme von EU-Recht ins eigene Recht abweichen, insbesondere nicht bei Fristen.

In keinem Fall sollen Fahrzeuge, die bei der Erstimmatrikulation sämtlichen zu diesem Zeitpunkt geltenden technischen Anforderungen genügen, nicht nachträglich vom Verkehr ausgeschlossen werden. Nachrüstungen können höchstens dann verlangt werden, wenn die Nachrüstung technisch möglich und mit vertretbarem Aufwand verbunden ist.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Sportliche Grüsse

FMS Sekretariat

Walter Wobmann Präsident FMS

W. Wasen

Andrea Läderach Generalsekretärin FMS

Anhang

Bitte finden Sie beiliegend unsere Antworten zuhanden Ihres Fragebogens.













Anhang

Fragebogen

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

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

Nein

Der erhoffte Sicherheitsgewinn ist mit der geplanten Regelung nicht zu erreichen. Assistenzsysteme können zwar einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, jedoch nicht spezifisch auf Transitachsen, sondern generell im Strassenverkehr.

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)

Nein.

Eine Differenzierung zwischen den Transitachsen und dem übrigen Strassennetz erscheint uns unschlüssig: Die Mehrheit der Assistenzsysteme kann ihre Wirkungen gerade auf den Gemeinde- und Kantonsstrassen besser entfalten als auf der Autobahn.

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)

Nein.

Obwohl wir die Einführung einer frühzeitigen Ausrüstungspflicht ablehnen, braucht es - wenn überhaupt - eine deutlich längere Frist (es wäre noch besser, gar keine vorzusehen), damit alle inländischen Fahrzeuge die Transitachsen für den Binnentransport benutzen können, was wiederum der Versorgungssicherheit unseres Landes zugutekommt.

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)

Nein.











Unabhängig davon, dass wir die damit einhergehende noch stärkere Benachteiligung der einheimischen gegenüber ausländischen Unternehmen ablehnen, müsste diese Vorkehrung der Kohärenz wegen von Anfang an auf sämtliche Strassen ausgedehnt werden.

Das somit vorgeschlagene Fahrverbot für Nahverkehrsfahrzeuge übersieht, dass diese wesentlich länger im Verkehr sind als Fahrzeuge im Fernverkehr. Nahverkehrsfahrzeuge frühzeitig aus dem Verkehr zu ziehen bzw. ihnen die meist nur gelegentliche Benutzung der Transitachsen zu verbieten, erzeugt einen aus unserer Sicht nicht zu rechtfertigenden marginalen Sicherheitsgewinn. Dabei darf nicht vergessen werden, dass eine eventuelle Nachrüstung von Assistenzsystemen oft nicht praktikabel ist, da man tief in die Fahrzeugtechnik eingreifen müsste.

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)

Nein.

Sollte jedoch die Standesinitiative umgesetzt werden, so könnten dank dieser Regelung wenigstens die stossenden Fälle unterbunden werden.











Fussverkehr Schweiz, Klosbachstr. 48, 8032 Zürich

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

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates CH-3003 Bern

Zürich, 30. September 2020

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

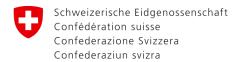
Sehr geehrte Damen und Herren

Diverse sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme für den Schwerverkehr stehen schon seit Jahren zur Verfügung. Sie werden laufend verbessert und ergänzt. Es ist somit sinnvoll, bei der Software, d.h. den Assistenz-Systemen, und nicht nur bei der Hardware der Infrastruktur (wie u.a. des Gotthardstrassentunnels) für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und für die Allgemeinheit zu investieren. Hier knüpft die Tessiner Standesinitiative an, die für schwere Motorwagen auf den Transitstrassen im Alpengebiet höhere Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen fordert.

Fussverkehr Schweiz begrüsst diese Standesinitiative. Generell steht dabei mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden im Fokus. Wenn mittels technischer Assistenz schwere Unfälle mit Beteiligung von schweren Motorfahrzeugen verhindert werden können, gilt es diese auch innerorts, wo die meisten dieser Kollisionen stattfinden (Sinus-Report 2018), mittelfristig einzusetzen. Dabei sind besonders fatale Zusammenstösse zwischen schwer motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu verhindern.

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

Mit freundlichen Grüssen Monika Litscher Geschäftsleiterin



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

Stell	tellungnahme eingereicht durch:						
	☐ Kanton ☑ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige						
	Absender:						
	ssverkehr Schweiz						
Fa	chverband der Fussgän	gerinnen und Fussgänger, Klo	sbachstrasse 48, 8032 Zürich				
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? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG) 						
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen				
	Ja. Es ist wesentlich, dringlich und relevant für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, dass möglichst bald die existierenden sicherheitsrelevanten Assistenz-Systeme des Schwerverkehrs auf der Strasse von allen Fahrzeugen verwendet werden. Es ist sinnvoll, dass auf den exponierten Strecken mit erhöhter Unfallgefahr bzw. grösseren Unfallauswirkungen, wie die Alpenquerungen, auf den Pässen (z.B. Simplon) oder im Tunnel mit Gegenverkehr (z.B. Gotthard) verbesserte Assistenzsysteme zum Einsatz kommen. Fussverkehr Schweiz stimmt den beiden Absätzen des Artikels zu.						
2.	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 /				
	∠ v ∧		nicht betroffen				
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir plädieren für eine Maximaldauer bei der Assistenzsystemanpassung. «erstmals obligatorisch wurde, noch <u>maximal</u> fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen nach Absatz 1 verkehren.»						

	Mit dieser Änderung hat der Bundesrat die Kompetenz in gewissen Fällen sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme schon früher als erst nach fünf Jahren in der Verordnung als obligatorisch zu verfügen. Dies ermöglicht einen baldmöglichsten Sicherheitsgewinn durch Assistenz-Systeme für die Verkehrsteilnehmenden.				
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)				
	□JA	□ NEIN □	keine Stellungnahme / nicht betroffen		
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Nein, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst effektiv zu steigern, sollten alle schweren Fahrzeuge möglichst rasch auf den alpenquerenden Strecken die entsprechenden Systeme aufweisen. Das Gesetzesvorhaben zielt ohne eine Sonderbehandlung mit einer längeren Frist auf eine Verbesserung der Ausrüstung des sicherheitsgefährdenden Verkehrs der Alpengebiete. Fussverkehr Schweiz begrüsst die Schritte in die Richtung einer möglichst vollständigen Umsetzung der Standesinitative.				
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: Dies ist eine sehr gute und folgerichtige Massnahme. Damit könnten in Absprache mit den betroffenen Kantonen u.a. künftig auch andere mit den Alpenquerungen vergleichbare neuralgische Strecken mit Unfallschwerpunkten angegangen werden. Damit lassen sich zudem auf exponierten Strecken in Städten und Agglomerationen, z.B. mit entsprechendem Mischverkehr, die sicherheitstechnischen Bestimmungen mittels höherer Anforderungen an schwere Motorfahrzeuge verbessern. Denkbar ist z.B. für gewisse Strecken der Abbiegeassistent für Lastwagen, der Velofahrende und Zufussgehende erkennt und den Lastwagenfahrenden auf ebendiese explizit aufmerksam macht. Für neue Lastwagen sollte eine solches Assistenz-System obligatorisch erklärt werden. Nach einigen Jahren soll auf gewissen Strecken diese Voraussetzung für alle Gefährte definiert werden. Damit wird ein Beitrag zur Verhinderung von fatalen Verkehrsunfällen auf exponierten Strecken und zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit in Städten, Agglomerationen und auf dem Land mittels Technik geleistet.				
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: Es gibt sicherlich einzelne ausgewählte Situationen bzw. Fahrzeuge, die unter besonderen Umständen entsprechende Auflagen nicht erfüllen können. Der Bundesrat soll im Rahmen der Verhältnismässigkeit für einzelne Verkehre Ausnahmen erlassen können. Allerdings gilt es die Ziele der Standesinitiative umzusetzen und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Jegliche grosszügige Ausnahme-Regelung unterhöhlte ein solches Ziel.			



Abs.: Greenpeace, Badenerstr. 171, PF, 8036 Zürich

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates 3003 Bern

via E-Mail an: VL-Standesinitiative-Tl@astra.admin.ch

Zürich, 22. September 2020

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, uns zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes äussern zu können.

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.

Greenpeace Schweiz begrüsst diese Standesinitiative. Zur Einordung 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 Studie der Beratungsstelle für Unfallverhütung² 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 Verkehrsteilnehmern 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 BrennerRoute sind Lastwagen älter als Euro 5 nachts nicht erlaubt.
- Veraltete Lastwagen stellen das grösste Sicherheitsrisiko dar
 Bei schweren Unfällen auf den Alpentransitachsen (Gotthardstrassentunnel,
 Simplonpass, San-Bernardino-Route) sind meistens Lastwagen beteiligt. Bereits

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

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



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 Alpentransitachsen 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.

Greenpeace Schweiz 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 keine eine längere Frist vorgesehen wird. Wie die Kommission ist Greenpeace Schweiz 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 neuen Mindestanforderungen im alpenquerenden Verkehr tendenziell modernere Fahrzeuge eingesetzt werden oder mit einer Verlagerung auf die Schiene zu rechnen ist.

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



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

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung. Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung (044 447 41 47; remco.giovanoli@greenpeace.org).

Mit freundlichen Grüssen

Remco Giovanoli

Verantwortlicher Politik Greenpeace Schweiz

iovanali



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

Fragebogen

Stellungna	hme einge	ereicht	durch:

	Kanton 🛛 Verband 🗌 0	☐ Kanton ☑ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige		
Ab	sender:			
Gr	eenpeace Schweiz, Bade	nerstrasse 171, PF, 8036 Zürich	า	
	ontaktperson: Remco Giov li@greenpeace.org	vanoli, Verantwortlicher Politik, (044 447 41 47, remco.giova-	
Wi	ichtig:			
		ahme senden Sie bitte als Word fail-Adresse: VL-Standesinitiativ		
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? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG) 			
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änder	ungsantrag:		
	Ja. Es ist wesentlich, dringlich und relevant für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, dass möglichst bald die existierenden sicherheitsrelevanten Assistenz-Systeme des Schwerverkehrs auf der Strasse von allen Fahrzeugen verwendet werden. Vor allem auf den exponierten Strecken mit erhöhter Unfallgefahr bzw. grösseren Unfallauswirkungen, wie den Alpenquerungen, auf den Pässen (bspw. dem Simplon) oder im Tunnel mit Gegenverkehr im Gotthardstrassentunnel. Grundsätzlich stimmen wir darum diesen beiden Absätzen des Artikels zu.			
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:		
	Dazu haben wir einen Änderungsantrag (Einfügen eines «maximal»):		
	_	h wurde, noch <u>maximal</u> fünf Jal nsitstrassen nach Absatz 1 verk	_
	relevante Assistenz-Systordnung als obligatorisc	der Bundesrat die Kompetenz teme auch schon früher als erst h zu verfügen. Dies könnte kün rch Assistenz-Systeme für die V	nach fünf Jahren in der Ver- ftig in Fällen von grosser Si-
3.	schreitende Transporte,	die für die Wirtschaft der Süds d, sowie für mit diesen Transpo e Frist vorsehen kann?	penquerende, nicht grenzüber- chweiz oder des Wallis von be- rten direkt zusammenhängende
	☐ JA	NEIN	keine Stellungnahme /
	Bemerkungen / Änderu	ıngsantrag:	
	Nein, um die Sicherheit möglichst effektiv zu steigern, sollten alle schweren Fahrzeuge möglichst rasch auf den entsprechenden neuralgischen alpenquerenden Strecken die entsprechenden Systeme aufweisen. Es widerspricht zu einem gewissen Grad auch dem Ziel des Gesetzesvorhabens, wenn eine grundsätzliche Sonderbehandlung mit einer längeren Frist für die für die Alpengebiete wichtigen Verkehre angedacht ist. Allerdings würde Greenpeace Schweiz auch eine Umsetzung der Tessiner Standesinitiative mit einer Sonderbehandlung für die lokalen Verkehre dem Status quo klar vorziehen. Denn auch mit dieser längeren Frist für gewisse Verkehre würde die Verkehrssicherheit mit diesem Gesetzesvorschlag deutlich gesteigert.		
4.	I. 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 / Änderu	ıngsantrag:	
	Dies ist eine sehr gute Massnahme. So könnten künftig in Absprache mit den betroffenen Kantonen auch andere mit den Alpenquerungen vergleichbare neuralgische Strecken mit Unfallschwerpunkten angegangen werden. Damit wäre auf exponierten Stre-		



cken in Städten und Agglomerationen, bspw. mit Mischverkehr, möglich ebenso höhere Anforderungen an den Schwerverkehr zu stellen. In einigen Jahren könnte bspw. für gewisse Strecken der Abbiegeassistent für Lastwagen, welcher Velofahrer und Fussgänger erkennt und auf ebendiese aufmerksam machen kann, für neue Lastwagen obligatorisch erklärt werden und anschliessend nach einigen Jahren auf gewissen Strecken als Voraussetzung definiert werden. Dies könnte dazu beitragen, dass fatale Verkehrsunfälle auf exponierten Strecken verhindert werden und eine Steigerung der Verkehrssicherheit in Städten, Agglomeration auf dem Land erreicht wird.

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 / Änder	ıngsantrag:	
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Es gibt sicherlich Situationen bzw. Fahrzeuge, bei welchen die entsprechenden Auflagen nicht erfüllt werden können. Der Bundesrat soll hier mit gesundem Menschenverstand und im Rahmen der Verhältnismässigkeit für einzelne Verkehre Ausnahmen erlassen können. Allerdings soll ebendieser in keiner Weise mit einer laschen Umsetzung durch eine grosszügige Ausnahme-Regelung das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf diesen exponierten Routen mindern. Konkrete Ausnahmen-Fälle sollten sich auf die Fahrzeuge des Militärs und Oldtimer beschränken.		



T +41 31 326 66 04 E urs.scheuss@gruene.ch Office fédéral des routes OFROU 3003 Berne

envoyé par e-mail: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

30 septembre 2020

Initiative cantonale 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »; procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous offrir la possibilité de prendre part à cette consultation relative à la modification de la loi fédérale sur la circulation routière.

Les VERTS sont favorables à la mise en œuvre de l'initiative cantonale tessinoise « Pour des routes sûres maintenant ! » visant à améliorer la sécurité sur les routes et les tunnels alpins. Il s'agit d'une mesure rapide et efficace pour améliorer la sécurité, notamment sur les axes de transit. Malgré l'article constitutionnel sur la protection des Alpes, il y a encore beaucoup trop de marchandises qui traversent les Alpes par la route, faisant courir des risques importants pour les autres usagers et la population. Exiger que les véhicules soient équipés de systèmes d'assistance pour éviter les collisions est donc hautement souhaitable.

La mise en place de cette initiative doit se faire de manière cohérente et non discriminatoire. Un avis de droit de l'Université de Fribourg a clairement indiqué qu'elle peut être mise en œuvre en conformité avec le droit européen, à condition de ne pas prévoir de différence entre le trafic interne et transfrontalier.

Les VERTS demandent donc de supprimer l'alinéa 3 de l'art. 45a, qui prévoit un allongement des délais pour les trajets non transfrontaliers. En introduisant un élément discriminatoire non justifié, cette disposition contreviendrait à l'accord bilatéral sur les transports terrestres et nuirait à la sécurité globale recherchée.

Nous vous remercions de prendre en compte notre position et vous prions de recevoir, Mesdames et Messieurs, l'expression de nos cordiales salutations,

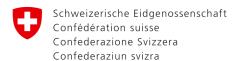
Balthasar Glättli

8.86H

Président

Urs Scheuss

Secrétaire général suppléant



Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes OFROU

Mise en œuvre de l'initiative du canton du Tessin 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! » Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière Questionnaire

Aute	ur de l'avis :			
	☐ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☒ Autre			
Ex	péditeur :			
Le	s VERTS Suisses			
Wa	aisenhausplatz 21			
30	11 Bern			
CO	ntact : urs.scheuss@gru	ene.ch		
lm	portant :			
		sous forme électronique (doc		
30	septembre 2020 à l'adre	esse suivante : VL-Standesinit	iative-TI@astra.admin.ch	
	1. Acceptez-vous que des exigences particulières concernant les systèmes d'assistance s'appliquent aux véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sur les routes de transit dans la région alpine au sens de l'art. 2 de la loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine ? (art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)			
	X OUI	□NON	☐ sans avis / non concerné	
	Remarques / Proposition	on d'amendement :		
2.	2. Acceptez-vous que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire lors de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules puissent continuer à circuler sans système d'assistance sur les routes de transit de la région alpine pendant seulement cinq ans à compter de la date à laquelle un tel système est devenu obligatoire pour la première fois pour la délivrance de la réception par type correspondante ? (art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)			
	X OUI	□NON	☐ sans avis / non concerné	
	Remarques / Proposition	on d'amendement :		
	4			

3.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir un allongement de délai pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais ainsi que pour les courses à vide ayant un rapport direct avec lesdits transports ? (art. 45a al. 3 du projet LCR)				
	☐ OUI X NON ☐ sans avis / non concerné				
	Remarques / Proposition d'amendement :				
	Nous avons lu avec intérêt l'avis de droit de l'Institut de droit européen de l'université de Fribourg. Il indique clairement que la mise en œuvre de l'initiative cantonale tessinoise est possible sans contrevenir à l'accord bilatéral, à condition de ne pas prévoir un régime spécial pour les transports non transfrontaliers. Les VERTS demandent donc la suppression de cet alinéa. Ainsi les buts visés par l'initiative cantonale tessinoise, à savoir améliorer rapidement la sécurité sur les routes menant aux tunnels alpins, sont atteints tout en respectant le cadre de l'accord bilatéral sur les transports.				
4.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés ? (art. 45a al. 4 du projet LCR)				
	X OUI	□NON	sans avis / non concerné		
	Remarques / Proposition d'amendement : Nous sommes favorables à cette mesures. Exiger que les camions soient équipés d'instruments d'aide à la conduite est souhaitables sur d'autres tronçons concernés par le trafic lourd, y compris dans les villes et les agglomérations.				
5.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir des dérogations à l'obligation d'équipement pour certains véhicules ? (art. 45a al. 5 du projet LCR)				
	OUI	□NON	🛛 sans avis / non concerné		
	Remarques / Proposi	tion d'amendement :			
	Le cas échéant, le CF devrait veiller à une mise en oeuvre non-discriminatoire, cf. nos remarques au point 3				



Grünliberale Partei Schweiz Monbijoustrasse 30, 3011 Bern

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates 3003 Bern

Per E-Mail an: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

25. September 2020

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zu 17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!

Sehr geehrter Herr Präsident Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und den erläuternden Bericht zu 17.304 Standesinitiative. Sicher<mark>ere Strassen</mark> jetzt!

Unsere Stellungnahme können sie dem ausgefüllten Fragebogen auf den folgenden Seiten entnehmen.

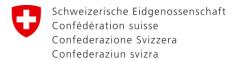
Wir danken ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen.

Bei Fragen dazu stehen ihnen die Unterzeichnenden sowie unser zuständiges Fraktionsmitglied, Nationalrätin Barbara Schaffner, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Jürg Grossen Parteipräsident Ahmet Kut

Geschäftsführer der Bundeshausfraktion



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch: Grünliberale Partei Schweiz (glp)

☐ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige			
Ab	Absender:		
Grünliberale Partei Schweiz (glp) Monbijoustrass 30 3011 Bern Kontaktperson: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Fraktion (ahmet.kut@parl.ch / M. 079 560 56 63)			
Ihr		nahme senden Sie bitte als W Mail-Adresse: VL-Standesinitia	ord- und PDF-Dokument bis am ative-TI@astra.admin.ch
1.	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? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
			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.	überschreitende Trans von besonderer Bedeu	porte, die für die Wirtschaft de utung sind, sowie für mit dies rten eine längere Frist vorsehe	er alpenquerende, nicht grenz- er Südschweiz oder des Wallis en Transporten direkt zusam- en kann?
	□JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
	ten. Ausserdem widers	ist unabhängig vom Zweck de pricht dies dem Gebot der Gle lenfalls Verträge mit der EU.	
4.		gspflicht aus Sicherheitsgründ	ach Anhörung der betroffenen den auf weitere Strecken aus-
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
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 / Änderu	ngsantrag:	
	Ja, solange die Ausnahmen sehr streng gehandhabt werden (Bsp. Oldtimer). Armeefahrzeuge sind differenzierter zu betrachten und beispielsweise normale Personentransport-Fahrzeuge nach den gleichen Bedingungen wie zivile Fahrzeuge zu behandeln.		



ECAB/KGV, CP/PF, 1701 Fribourg/Freiburg

Bundesamt für Strassen ASTRA 3003 Bern

Freiburg, 15. September 2020 / mhe/imu

Vernehmlassung zur Standesinitiative, Sichere Strasse jetzt!

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonale Gebäudeversicherung, mit ihrem Kompetenzzentrum Intervention, ist auf kantonaler Ebene für das Feuerwehrwesen im Kanton Freiburg zuständig. In diesem Zusammenhang unterbreiten wir Ihnen unsere Stellungnahme zum Vorentwurf der oben erwähnten Standesinitiative.

Für die Kenntnisnahme danken wir Ihnen und grüssen Sie freundlich.

Departement Prävention & Intervention

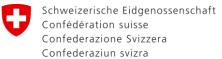
Didier Carrard

Vizedirektor Leiter Departement Prävention und Intervention

Leiter Intervention Kantonaler Feuerwehrinspektor

Beilage:

- Stellungnahme zum Vorentwurf



Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt!

remevision des Suassenverkemsgeseizes	
Fragebogen	

Stellungnahme eingereicht durch:				
	☐ Kanton ☐ Verband ☒ Organisation ☐ Übrige			
Ab	sender:			
Ka	ntonale Gebäudeversicl	nerung		
Ma	aison de Montenach 1			
17	00 Freiburg			
Wi	chtig:			
		nahme senden Sie bitte als W Mail-Adresse: VL-Standesinitia	ord- und PDF-Dokument bis am ative-TI@astra.admin.ch	
1.	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? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)			
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ingsantrag:		
	Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen.			
	Wir fordern jedoch eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (insbesondere der Feuerwehr); siehe dazu Punkt 5.			
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:			

	Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im all- gemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Stre- cken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. Wir fordern jedoch eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisatio-		
		Feuerwehr); siehe dazu Punk	
3.	überschreitende Trans von besonderer Bede	porte, die für die Wirtschaft de utung sind, sowie für mit dies irten eine längere Frist vorsehe	ir alpenquerende, nicht grenz- er Südschweiz oder des Wallis en Transporten direkt zusam- en kann?
	□JA	☐ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
4.		ngspflicht aus Sicherheitsgrün	ach Anhörung der betroffenen den auf weitere Strecken aus-
	⊠ JA	☐ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	gemeinen / kommerzie cken – durch die Pflicht Wir fordern jedoch eine		systemen zu erhöhen. uge der Blaulichtorganisatio-
5.		stungspflicht vorsehen kann?	ür bestimmte Fahrzeuge Aus-
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
		ge der Blaulichtorganisationen a Abs. 1) bzw. Nachrüstung (Æ	sind zwingend von der Pflicht Art. 45a Abs. 2) auszuneh-
	Zwar betrifft die Vorlage derzeit nur einzelne Kantone / Strecken. Die KGV als Mitglied der Feuerwehr Koordination Schweiz äussert sich jedoch einerseits aus grundsätzlichen Überlegungen. Andererseits wird der Bundesrat in der Vorlage ausdrücklich dazu ermächtigt, die Regelung auf weitere Strecken auszudehnen (vgl. Art. 45a Abs. 4 E-SVG).		

Wir beantragen deshalb, bereits auf Stufe der vorgesehenen Änderung im SVG eine entsprechende Ausnahmebestimmung klar zu formulieren – vergleichbar zum Beispiel mit der analogen Bestimmung / Formulierung in Art. 99 Abs. 2 lit. a VTS (SR 741.41), die eine Ausnahme von der Pflicht von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen für «Motorwagen der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes» vorsieht.

Eine neue Formulierung für Art. 45a Abs. 5 E-SVG könnte somit lauten (Änderung / Ergänzung *kursiv*):

Schwere Motorwagen zum Sachen- und Personentransport der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes sind von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 ausgenommen. Der Bundesrat kann für bestimmte weitere Fahrzeuge nach Absatz 1 Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 vorsehen.

Begründung:

Im Rahmen von dringlichen Einsatzfahrten und Notfall-Einsätzen können sich Assistenzsysteme, die auf den «Regelbetrieb» von Fahrzeugen ausgelegt sind, als kontraproduktiv erweisen bzw. sind für die Verwendung bei Einsatzfahrten der Feuerwehr (und anderer Blaulichtorganisationen) nicht geeignet.

Weiter besteht technisch und wissenschaftlich keine Evidenz, dass die Einführung von solchen Assistenzsystemen zur Verhinderung von Unfällen / Zwischenfällen von Fahrzeugen der Blaulicht-Einsatzorganisationen angezeigt wäre (zumal Unfälle / Zwischenfälle dieser Fahrzeuge in der Praxis ohnehin höchst selten sind). Schwere Motorwagen der Feuerwehr haben überdies eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 20 Jahren. Eine Nachrüstpflicht wäre - abgesehen von den grundsätzlichen Überlegungen (siehe vorherige Punkte) - für die Trägerinnen der Feuerwehren angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge weder wirtschaftlich verhältnismässig, noch dürfte sie unter Umständen technisch sinnvoll durchzuführen sein.

Schliesslich, und das ist zentral, wäre ein Verbot zum Verkehr solcher Fahrzeuge auf entsprechend bezeichneten Strecken im Sinne der Gewährleistung der Sicherheit von Mensch, Tier, Umwelt und Sachwerten nicht zu rechtfertigen, da dann eine uneingeschränkte Hilfeleistung bis zum Ersatz dieser Fahrzeuge nicht mehr gewährleistet werden kann.



Regierungsrat

Regierungsgebäude 9102 Herisau Tel. +41 71 353 61 11 Fax +41 71 353 68 64 kantonskanzlei@ar.ch www.ar.ch

Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Strassen 3003 Bern

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

Herisau, 10. September 2020

Eidg. Vernehmlassung; 17.304 Standesinitiative. Sichere Strassen jetzt!; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 eröffnete die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) eine Vernehmlassung zum Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Regelung soll für alle vier Transitachsen der Schweiz gelten: Gotthard, San Bernardino, Simplonstrasse und Grosser Sankt Bernhard. Der Regierungsrat begrüsst Bestrebungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und stimmt der Vorlage grundsätzlich zu, auch wenn damit eine Ausrüstungspflicht für Fuhrhalter und Speditionsunternehmungen einhergeht.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Roger Nobs, Ratschreiber

Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

\boxtimes	⊠ Kanton □ Verband □ Organisation □ Übrige			
Ab	Absender:			
Ka	ntonspolizei Obwalden			
	rkehrs- und Sicherheitsp	oolizei		
	ribach 1			
600	60 Sarnen			
4.4	07.0000/ml			
	07.2020/mk chtig:			
	•	nahme senden Sie hitte als W	ord- und PDF-Dokument bis am	
		Mail-Adresse: VL-Standesinitia		
1.	Sind Sie damit einvers	standen, dass für schwere Mo	otorwagen zum Sachen- oder	
			gebiet nach Artikel 2 des Bun-	
			transitverkehr im Alpengebiet	
	(Art. 45a Abs. 1 und 2	steme besondere Anforderung	en geiten sollen?	
	<u> </u>	,		
	☐ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Domorlaungen / Änderu	n do ontro di	THORE BOTTOMEN	
	Bemerkungen / Änderu - Die Revision bezweck	•	hrssicherheit. Es ist aber nicht	
		•	neuartigen Assistenzsystemen	
	nur auf die vom Kantor	n Tessin geforderten Alpentrai	nsitstrassen beschränken und	
	nicht konsequenterweis	se wenn schon auf <i>alle</i> Schwei	zer Strassen erstrecken soll.	
	•		für die Polizeiorgane nur mit	
			Erschwerend fällt ins Gewicht,	
	dass es sich bei Missa bestände handelt.	chtung der Ausrustungspflicht	lediglich um Übertretungstat-	
	- Erfahrungsgemäss werden die hohen Laufleistungen und die damit verbundene			
	rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen rasch dazu führen, dass die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungs-			
			chärften Anforderungen wären	
	somit rasch obsolet. Pe	er 01.11.2018 sind Kollisionsm	eidesysteme in schweren Mo-	
			iele Unternehmer Spezialfahr-	
	•	•	absehbarer Zeit aus wirtschaft-	
	können.	ersetzt werden und technisch	gar nicht umgerüstet werden	
	NOTHIOTI.			

	- Die Ausnahmeregelung, dass der Bundesrat Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen kann, widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlung. Entsprechend hält ein vom ASTRA in Auftrag gegebenes Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und nicht mit europäischem Recht, insb. dem Landverkehrsabkommen, vereinbar sei.			
	Aus diesen Gründen ist	die Standesinitiative abzulehr	nen.	
2.	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	
2	Vgl. Bemerkungen zur Frage 1. Grundsätzlich werden im internationalen Verkehr Fahrzeuge neuerer Generationen eingesetzt. Dies aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen, können dadurch doch Strassenverkehrsabgaben und Treibstoff eingespart werden. Gemäss Statistik werden in der Schweiz jährlich ca. 8% der schweren Motorwagen zum Sachenoder Personentransport ersetzt. Daraus ergibt sich, dass ca. alle 6 Jahre rund die Hälfte der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt werden. Eine Nachrüstung von Assistenzsystemen in älteren Fahrzeuge ist zudem oftmals gar nicht mehr möglich.			
3.	3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)			
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Bemerkungen zu Frage 1. Eine Gesetzesänderung sollte mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Rechtsgleichheit für alle schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport Gültigkeit haben.			
4.	4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen			

Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken aus-

dehnen kann?

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

2/3

S033-0500

	│	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
	Vgl. Ausführungen zu Z	Ziff. 1.		
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:			
	Aus Verkehrssicherheit tiv bewilligt werden kön	sgründen sollten Ausnahmen nen.	möglich sein und ggf. restrik-	



Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia

Per Mail an: VL-Standesinitiative-Tl@astra.admin.ch

Bern, 11.09.2020 11 sro

Standesinitiative: Sichere Strassen jetzt!

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) wurde eingeladen, zur oben erwähnten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen dafür bestens.

Der Vorstand KKJPD hat in seiner Sitzung vom 22. Juni 2020 beschlossen, auf eine Stellungnahme im Namen der KKJPD zu verzichten und es den einzelnen Kantonen zu überlassen, sich zur Vorlage zu äussern.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Roger Schneeberger Generalsekretär



Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats KVF-N
Per Mail an kvf.ctt@parl.admin.ch
VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch
CH-3003 Bern

Zürich, 29. September 2020

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Frauen und Herren Nationalrätinnen und Nationalräte

Im Namen der Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren KSSD danke ich Ihnen für Einladung zur Teilnahme am eingangs erwähnten Vernehmlassungsverfahren.

Aus Sicht der KSSD ist die Stossrichtung der vorgeschlagenen Änderungen grundsätzlich zu begrüssen: Assistenzsysteme helfen, die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Fast drei Viertel der Schweizer Bevölkerung lebt in Städten und städtischen Gemeinden. Das urbane Verkehrsgeschehen ist intensiv, das Strassennetz dicht. Dies schlägt sich auch in den Unfallzahlen nieder. Der vorliegende Gesetzentwurf zielt ab auf schwere Motorwagen auf ausgewählten Transitstrassen im Alpengebiet. Bei Unfällen mit grossen Fahrzeugen (Lastwagen, Lieferwagen, Gesellschaftswagen, Kleinbusse) wurden in der Schweiz im Zeitraum 2010-2019 innerorts 2129 Personen schwer verletzt oder getötet; auf allen Nationalstrassen zusammen waren es 708. Die Beschränkung von spezifischen unfallverhindernden Massnahmen auf die in Artikel 2 des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet genannten Strecken ist mit Blick auf die Statistik schwer nachvollziehbar. In den Schweizer Städten kommt es immer wieder zu Unfällen zwischen Lastwagen und Velos oder Fussgängerinnen und Fussgängern, die darauf zurückzuführen sind, dass der Chauffeur oder die Chauffeuse das Unfallopfer wegen des toten Winkels aus der Fahrzeugkabine schlicht nicht sehen konnte. Die Folgen sind meist gravierend. In der Stadt Zürich etwa wurden in zehn Jahren bei Unfällen mit Lastwagen, Lieferwagen und Bussen 43 Velofahrende und 76 Zufussgehende tödlich oder schwer verletzt. Assistenzsysteme wie Totwinkelkameras oder automatische Warngeräte können in Gefahrensituation, wie sie in der urbanen Schweiz Tag für Tag entstehen, Leben retten, allen beteiligten Personen grosses persönliches Leid und nicht zuletzt der Gesellschaft bedeutende finanzielle Schäden ersparen, die mit schweren Verletzungen wie beispielsweise einem Beinverlust einhergehen.



Die KSSD fordert aus diesem Grund, im Zuge der Umsetzung der Standesinitiative die nötigen gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit unfallvermindernde Assistenzsysteme, die solchen Rechtsabbiegeunfällen entgegenwirken, vom Bund zeitnah auch auf städtischen Strassennetzen für obligatorisch erklärt werden können.

Wie die Kommission im erläuternden Bericht erwähnt, müssen in den kommenden Jahren in der EU zunehmend neue Sicherheitssysteme in Transportmotorwagen eingebaut werden. Zu den künftig zwingend einzubauenden Technologien gehören Warnsysteme bei Müdigkeit, Geschwindigkeits-, Spurhalte- und hochentwickelte Notbrems-Assistenzsysteme, eine Schnittstelle für alkoholempfindliche Wegfahrsperren, Kameras und Sensoren für die Rückwärtsfahrsicherheit sowie eine Black-box zur Aufzeichnung von Unfalldaten. Für Lastwagen und Gesellschaftswagen sind zudem Vorgaben zur Verbesserung der direkten Sicht und zur Beseitigung toter Winkel geplant. Die KSSD fordert den Gesetzgeber dazu auf, diese Entwicklungen nicht passiv abzuwarten, sondern im Rahmen der völkerrechtlich verbindlichen Vorgaben rasch zu handeln.

Unsere weiteren Antworten sind dem beiliegenden Fragebogen zu entnehmen.

Ich danke Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren Präsidentin

Barbara Günthard-Maier

3. Jufland Hail

Beilage: erwähnt

Kopien: - 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

Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

Ш	☐ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☒ Ubrige				
Ab	Absender:				
c/c inf	Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und –direktoren KSSD c/o Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich, Bahnhofquai 3, 8001 Zürich info@kssd.ch Kontaktperson bei Rückfragen: Christoph Lienhard, 044 411 70 30				
Wi	chtig:				
Ihr	e elektronische Stellung		ord- und PDF-Dokument bis am		
30	.09.2020 an folgende E	Mail-Adresse: VL-Standesinitia	ative-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 Bun- desgesetzes vom 17. Juni 1994 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		

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
	eher rechtfertigt sich ei Totwinkel-Kamera gibt	stenzsystem drauf an. Je teure ne längere Übergangsfrist. Fü	r eine Aufrüstung mit einer bereits ab ca. 700 CHF einge-
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu		
4.		ngspflicht aus Sicherheitsgründ	ach Anhörung der betroffenen den auf weitere Strecken aus-
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus unserer Ansicht ist es angezeigt, Assistenzsysteme wie z.B. Totwinkel-Kameras für das ganze Gebiet der Schweiz für obligatorisch zu erklären.		
	Wir beantragen daher, die rechtlichen Grundlagen auf Gesetzesebene entsprechend weiter zu fassen.		
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:		

Landeskanzlei Rathausstrasse 2 4410 Liestal 061 552 50 06 landeskanzlei@bl.ch www.bl.ch



Regierungsrat BL, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats KVF-NR Bern

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Liestal, 22. September 2020

Vernehmlassung zur Standesinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!»

Sehr geehrter Herr Präsident

Besten Dank für die Möglichkeit zur Meinungsäusserung. In der Beilage finden Sie wunschgemäss den ausgefüllten Fragebogen.

(()

Freundliche Grüsse

Dr. Anton Lauber Regierungspräsident Elisabeth Heer Dietrich Landschreiberin

E Hees Dielia

Beilage erwähnt

Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

X Kanton

,	Artanon			
Re	Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft			
lhr	Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 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 Bun- desgesetzes vom 17. Juni 1994 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	
	Grundsätzlich sind moderne Assistenzsysteme ein wichtiges Element zur Vermeidung von Unfällen. Die vorgeschlagene Festlegung von Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen leistet einen Betrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, unterstützt und ergänzt die Massnahmen der			
	 Verbesserung der Verkenrssicherheit, unterstutzt und erganzt die Massnahmen der Polizei in der Unfallprävention. Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit, was grundsätzlich zu begrüssen ist. Allerdings ist nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken soll und sich nicht konsequenterweise auf alle Schweizer Strassen erstreckt. Im Rahmen der Schwerverkehrskontrollen könnte die Polizei BL die betroffenen Fahrzeuge überprüfen. Werden die Kontrollen im üblichen Rahmen durchgeführt, ergibt sich für sie als kantonale Vollzugsbehörde ein vertretbarer Mehraufwand. Operativ liegt die Herausforderung in der Feststellung, welcher Transport als alpenquerend und welcher als Binnentransport gilt. Fahrerassistenzsysteme entfalten ihre Wirkung nur dann, wenn diese im Betrieb des Fahrzeuges nicht ausgeschaltet werden. Die Einhaltung der verschärften Vorschriften wäre für die Polizeiorgane nur mit einem kaum vertretbaren Aufwand zu kontrollieren. Erschwerend kommt dazu, dass es sich bei der Missachtung der Ausrüstungspflicht lediglich um Übertretungstatbestände handelt. Erfahrungsgemäss werden die hohen Laufleistungen und die damit verbundene rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen rasch dazu 			

führen, dass die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungsweise sogar übertroffen werden. Die geplanten verschärften Anforderungen wären somit rasch obsolet. Die Ausnahmeregelung, dass der Bundesrat Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen kann, widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlung. Entsprechend hält ein vom ASTRA in Auftrag gegebenes Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und nicht mit europäischem Recht, insb. dem Landverkehrsabkommen, vereinbar sei. Aus all diesen Gründen scheint uns die Standesinitiative nicht zielführend. Abgesehen davon wird seitens der Feuerwehr in unserem Kanton eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen, insbesondere der Feuerwehr, gefordert (s. dazu die Bemerkungen zur Frage 5). 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) NEIN □JA keine Stellungnahme / nicht betroffen Siehe die Bemerkungen zur Frage 1. Grundsätzlich werden im internationalen Verkehr Fahrzeuge neuerer Generationen eingesetzt. Dies aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen, können dadurch doch Strassenverkehrsabgaben und Treibstoff eingespart werden. Gemäss Statistik werden in der Schweiz jährlich ca. 8% der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt. Daraus ergibt sich, dass ca. alle sechs Jahre rund die Hälfte der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt werden. Eine Nachrüstung von Assistenzsystemen in älteren Fahrzeuge ist technisch oftmals gar nicht mehr möglich. Abgesehen davon wird auch hier seitens der Feuerwehr in unserem Kanton eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen, insbesondere der Feuerwehr, gefordert (s. dazu die Bemerkungen zur Frage 5). 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) NEIN JA keine Stellungnahme / nicht betroffen Die Grundproblematik des Umsetzungsvorschlags begründet sich einerseits in den Sicherheitserwägungen für den alpenquerenden Transit und andererseits in den Ausnahmeregelungen für diejenigen Fahrzeuge, die für den Alpenraum von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung und nicht grenzüberschreitend fahren, «geschont»

	werden sollen. Solange eine Sonderbehandlung für den Alpenraum wichtigen Transporte vorgesehen ist, steht der vorliegende Vorschlag nicht mit dem Landverkehrsabkommen in Einklang.			
			rkehrssicherheit und die Rechts- en- oder Personen-transport Gül-	
4.	· · ·			
	☐ JA	☐ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
		ulichtorganisationen, insbeso	anton eine Ausnahme für Ein- ndere der Feuerwehr, gefordert	
5.		üstungspflicht vorsehen kanr	t für bestimmte Fahrzeuge Aus- n?	
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
		her Sicht sollte gesetzlich ei er Ausnahmeregelungen vorg	ine klar abgegrenzte, restriktive eschrieben werden.	
	Die Feuerwehr in unse	erem Kanton hat folgende An	liegen:	
			en sind zwingend von der Pflicht (Art. 45a Abs. 2) auszunehmen.	
	Zwar betrifft die Vorlage derzeit nur einzelne Kantone / Strecken. Das Feuerwehr- Inspektorat BL äussert sich jedoch einerseits aus grundsätzlichen Überlegungen. Andererseits wird der Bundesrat in der Vorlage ausdrücklich dazu ermächtigt, die Regelung auf weitere Strecken auszudehnen (vgl. Art. 45a Abs. 4 E-SVG).			
	Wir beantragen deshalb, bereits auf Stufe der vorgesehenen Änderung im SVG eine entsprechende Ausnahmebestimmung klar zu formulieren – vergleichbar zum Beispiel mit der analogen Bestimmung / Formulierung in Art. 99 Abs. 2 lit. a VTS (SR 741.41), die eine Ausnahme von der Pflicht von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen für «Motorwagen der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes» vorsieht.			

Begründung:

Im Rahmen von dringlichen Einsatzfahrten und Notfall-Einsätzen können sich Assistenzsysteme, die auf den «Regelbetrieb» von Fahrzeugen ausgelegt sind, als kontraproduktiv erweisen bzw. sind für die Verwendung bei Einsatzfahrten der Feuerwehr (und anderer Blaulichtorganisationen) nicht geeignet.

Weiter besteht technisch und wissenschaftlich keine Evidenz, dass die Einführung von solchen Assistenzsystemen zur Verhinderung von Unfällen / Zwischenfällen von Fahrzeugen der Blaulicht-Einsatzorganisationen angezeigt wäre (zumal Unfälle / Zwischenfälle dieser Fahrzeuge in der Praxis ohnehin höchst selten sind).

Schwere Motorwagen der Feuerwehr haben überdies eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 20 Jahren. Eine Nachrüstpflicht wäre - abgesehen von den grundsätzlichen Überlegungen (siehe vorherige Punkte) - für die Trägerinnen der Feuerwehren angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge weder wirtschaftlich verhältnismässig, noch dürfte sie unter Umständen technisch sinnvoll durchzuführen sein.

Schliesslich, und das ist zentral, wäre ein Verbot zum Verkehr solcher Fahrzeuge auf entsprechend bezeichneten Strecken im Sinne der Gewährleistung der Sicherheit von Mensch, Tier, Umwelt und Sachwerten nicht zu rechtfertigen, da dann eine uneingeschränkte Hilfeleistung bis zum Ersatz dieser Fahrzeuge nicht mehr gewährleistet werden kann.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

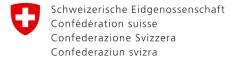
Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:				
	☐ Kanton ☑ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige			
Ab	sender:			
	o Velo Schweiz, Birkenw	•		
		christoph.merkli@pro-velo.ch		
lhr		nahme senden Sie bitte als Wor Mail-Adresse: VL-Standesinitiat		
1.	 Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bunder gesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüllich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG) 			
	⊠ JA	☐ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änder	ungsantrag:		
Ja. Es ist wesentlich, dringlich und relevant für die Sicherheit aller Verkel nehmer, dass möglichst bald die existierenden sicherheitsrelevanten Ass Systeme des Schwerverkehrs auf der Strasse von allen Fahrzeugen verv den. Diese Fahrzeuge verkehren im alpenquerenden Verkehr wie in Agg nen, wo auch Freizeit- und Alltagsveloverkehr unterwegs ist. Sie profitiere stenzsystemen in besonderem Masse. Grundsätzlich stimmen wir darum den Absätzen des Artikels zu.			eitsrelevanten Assistenz- n Fahrzeugen verwendet wer- /erkehr wie in Agglomeratio- gs ist. Sie profitieren von Assi-	
2.	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 der ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung de Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Ass stenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)			
	⊠ JA	☐ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderungsantrag:			

	Dazu haben wir einen Änderungsantrag (Einfügen eines «maximal»): «erstmals obligatorisch wurde, noch <u>maximal</u> fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen nach Absatz 1 verkehren.» Mit dieser Änderung hat der Bundesrat die Kompetenz in gewissen Fällen sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme auch schon früher als erst nach fünf Jahren in der Verordnung als obligatorisch zu verfügen. Dies könnte künftig in Fällen von grosser Sicherheitszugewinnen durch Assistenz-Systeme für die Verkehrssicherheit von grossem Wert sein.		
3.	überschreitende Transp von besonderer Bedeu	itung sind, sowie für mit diese ten eine längere Frist vorsehen	r Südschweiz oder des Wallis en Transporten direkt zusam-
	□JA	NEIN ■	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änder	ungsantrag:	
	Nein, um die Sicherheit möglichst effektiv zu steigern, sollten alle schweren Fahrzeuge möglichst rasch auf den entsprechenden neuralgischen alpenquerenden Strecken die entsprechenden Systeme aufweisen. Es widerspricht zu einem gewissen Grad auch dem Ziel des Gesetzesvorhabens, wenn eine grundsätzliche Sonderbehandlung mit einer längeren Frist für die für die Alpengebiete wichtigen Verkehre angedacht ist. Allerdings würde Pro Velo Schweiz auch eine Umsetzung der Tessiner Standesinitiative mit einer Sonderbehandlung für die lokalen Verkehre dem Status quo klar vorziehen. Denn auch mit dieser längeren Frist für gewisse Verkehre würde die Verkehrssicherheit mit diesem Gesetzesvorschlag deutlich gesteigert.		
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 / Änder	ungsantrag:	
	Dies ist eine sehr gute Massnahme. So könnten künftig in Absprache mit den betroffenen Kantonen auch andere mit den Alpenquerungen vergleichbare neuralgische Strecken mit Unfallschwerpunkten angegangen werden. Damit wäre auf exponierten Strecken in Städten und Agglomerationen, wo Veloverkehr unterwegs ist, möglich ebenso höhere Anforderungen an den Schwerverkehr zu stellen. In einigen Jahren könnte bspw. für gewisse Strecken der Abbiegeassistent für Lastwagen, welcher Velofahrende erkennt und auf ebendiese aufmerksam machen kann, für neue Lastwagen obligatorisch erklärt werden und anschliessend nach einigen Jahren auf gewissen Strecken als Voraussetzung definiert werden. Dies könnte dazu beitragen, dass fatale Verkehrsunfälle auf exponierten Strecken verhindert werden und eine Steigerung der Verkehrssicherheit in Städten, Agglomeration auf dem Land erreicht wird.		

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	
lagen nicht erfüllt werde verstand und im Rahme erlassen können. Allerd setzung durch eine gros Verkehrssicherheit auf d	onen bzw. Fahrzeuge, bei weld n können. Der Bundesrat soll h	ier mit gesundem Menschen- einzelne Verkehre Ausnahmen Veise mit einer laschen Um- das Ziel der Erhöhung der dern. Konkrete Ausnahmen-	



Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

\boxtimes	⊠ Kanton □ Verband □ Organisation □ Übrige				
Abs	sender:	-			
Ма	Standeskommission des Kantons Appenzell Innerrhoden Marktgasse 2 9050 Appenzell				
Ihre		nahme senden Sie bitte als W Mail-Adresse: VL-Standesinitia	ord- und PDF-Dokument bis am ative-TI@astra.admin.ch		
1.	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? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)				
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen		
	Bemerkungen / Änderungsantrag: keine				
2.	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 / Änderu	ngsantrag:			
	keine				

3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)			
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
	keine			
	0: 10: 1 "		1 4 1	
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 / Änderu	ngsantrag:		
	keine			
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 / Änderu	ngsantrag:		
	keine			

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

Ab	Absender:			
Kaı	Kanton Glarus			
Ra	thaus			
875	50 Glarus			
Ihre		nahme senden Sie bitte als Wo Mail-Adresse: VL-Standesinitia	ord- und PDF-Dokument bis am ative-Tl@astra.admin.ch	
 Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bun- desgesetzes vom 17. Juni 1994 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	
	Die mit der Standesinitiative verfolgte Absicht, die Verkehrssicherheit zu verbessern, ist grundsätzlich zu begrüssen. Dass mit der in der Vorlage beabsichtigten Regelung diesbezüglich tatsächlich eine wesentliche Steigerung erzielt werden kann, erweist sich allerdings als unklar. Angesichts dessen ist fraglich, ob die für das Transportgewerbe vorgesehene Nachrüstungspflicht mit Assistenzsystemen aus technischer und wirtschaftlicher Sicht noch als verhältnismässig betrachtet werden kann. Durch die hohen Laufleistungen und damit die rasche Erneuerung der Fahrzeugflotte werden die geforderten Mindeststandards in der Praxis von selbst erreicht oder sogar übertroffen. Die in der Vorlage vorgesehenen Anpassungen des SVG dürften so bald nach ihrer Inkraftsetzung wieder überflüssig werden. Die Umsetzung der Regelung hätte zudem einen nennenswerten Mehraufwand bei der Polizei im Bereich der Schwerverkehrskontrollen zur Folge.			

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 / Änder	ungsantrag:	
	Die Übergangsfrist würde zu einer vorzeitigen Erneuerung der Fahrzeugflotte führen, die eine wirtschaftliche Belastung der Transportunternehmen zur Folge hätte. Mit Blick darauf, dass eine wesentliche Steigerung der Verkehrssicherheit durch die Vorlage offen ist, erweist sich die Inkaufnahme solcher Auswirkungen auf das Gewerbe als zu weitgehend.		
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	□JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
4.	Die Vorlage hat zum Ziel, mehr Verkehrssicherheit zu schaffen. Solche Ausnahmen sind vor diesem Hintergrund nur schwer zu rechtfertigen. 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: Die Delegationsnorm ist zu allgemein. Wenn die Ausrüstungspflicht auf Transitstrassen im Alpenverkehr in einem formellen Gesetz verankert wird, hat dies auch für die anderen Strecken zu gelten oder es sind zumindest die Kriterien hierfür näher im Gesetz zu umschreiben.		
5.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Aus nahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		
	Ausgenommene Fahrzeuge sollten im Gesetz beispielhaft aufgezählt werden oder die Kriterien für die Ausnahmen umschrieben werden. Es wird auch auf die Ausführungen unter Ziff. 4 verwiesen. Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind		

zwingend von der Pflicht zur Ausrüstung bzw. Nachrüstung auszunehmen. Angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge erwiese sich dies als unverhältnismässig bzw. unter Umständen technisch gar nicht zweckmässig umsetzbar. Der Gewährleistung der uneingeschränkten Hilfeleistung ist hier Priorität einzuräumen.

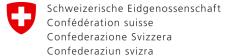
Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat

Dr. Andrea Bettiga Landammann

Hansjörg Dürst Ratsschreiber

3/3



Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

⊠ Kanton			
Absender:			
Kanton Glarus			
Rathaus			
8750 Glarus			
Wichtig:			
		e bitte als Word- und PDF-Dokument bis am	
30.09.2020 an folgen	de E-Mail-Adresse: VL-	Standesinitiative-TI@astra.admin.ch	
Personentranspo desgesetzes von bezüglich Assiste	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? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
□JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Ä	nderungsantrag:		
sern, ist grundsät Regelung diesbez kann, erweist sich das Transportgew aus technischer u werden kann. Du der Fahrzeugflotte selbst erreicht ode gen des SVG dür Die Umsetzung d	zlich zu begrüssen. Das züglich tatsächlich eine van allerdings als unklar. Averbe vorgesehene Nachnd wirtschaftlicher Sichterch die hohen Laufleistue werden die geforderte er sogar übertroffen. Die ften so bald nach ihrer I	sicht, die Verkehrssicherheit zu verbess mit der in der Vorlage beabsichtigten wesentliche Steigerung erzielt werden ingesichts dessen ist fraglich, ob die für hrüstungspflicht mit Assistenzsystemen in noch als verhältnismässig betrachtet ingen und damit die rasche Erneuerung in Mindeststandards in der Praxis von ein der Vorlage vorgesehenen Anpassunnkraftsetzung wieder überflüssig werden. In einen nennenswerten Mehraufwand bei eskontrollen zur Folge.	

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 /	
	Bemerkungen / Änderu	ingsantrag:		
	Die Übergangsfrist würde zu einer vorzeitigen Erneuerung der Fahrzeugflotte führen, die eine wirtschaftliche Belastung der Transportunternehmen zur Folge hätte. Mit Blick darauf, dass eine wesentliche Steigerung der Verkehrssicherheit durch die Vorlage offen ist, erweist sich die Inkaufnahme solcher Auswirkungen auf das Gewerbe als zu weitgehend.			
3.	überschreitende Trans von besonderer Bede	sporte, die für die Wirtschaft de utung sind, sowie für mit dies arten eine längere Frist vorsehe	ir alpenquerende, nicht grenz- er Südschweiz oder des Wallis en Transporten direkt zusam- en kann?	
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	•	ingsantrag: el, mehr Verkehrssicherheit zu lintergrund nur schwer zu rech		
4.		ngspflicht aus Sicherheitsgründ	ach Anhörung der betroffenen den auf weitere Strecken aus-	
	☐ JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme /	
	Bemerkungen / Änderu	ingsantrag:	1	
	sitstrassen im Alpenve	st zu allgemein. Wenn die Ausi rkehr in einem formellen Gese trecken zu gelten oder es sind umschreiben.	tz verankert wird, hat dies	
_	0: 10: 1 ::		···	
5.		istungspflicht vorsehen kann?	ür bestimmte Fahrzeuge Aus-	
	☐ JA	NEIN □	keine Stellungnahme /	
	Bemerkungen / Änderu	ingsantrag:	1	
	die Kriterien für die Aus	euge sollten im Gesetz beispie snahmen umschrieben werden verwiesen. Motorfahrzeuge de		

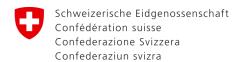
zwingend von der Pflicht zur Ausrüstung bzw. Nachrüstung auszunehmen. Angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge erwiese sich dies als unverhältnismässig bzw. unter Umständen technisch gar nicht zweckmässig umsetzbar. Der Gewährleistung der uneingeschränkten Hilfeleistung ist hier Priorität einzuräumen.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat

Dr. Andrea Bettiga Landammann Hansjörg Dürst Ratsschreiber





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

Stellungnahme eingereicht durch:

	☐ Kanton ⊠ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige			
Sc Po Se	sender: hweizerische Arbeitsgen stfach ilerstrasse 4 01 Bern	neinschaft für die Berggebiete	SAB	
Ihr	•	nahme senden Sie bitte als W Mail-Adresse: VL-Standesinitia	ord- und PDF-Dokument bis am ative-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 Bun- desgesetzes vom 17. Juni 1994 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	
		ingsantrag: älle mit Personen- und Sachsc bergängen zeigen, dass erhöh		
2.	sonentransport, bei de prüfung ein Assistenzs dem ein Assistenzsyst des Fahrzeugs erstma	ren Typengenehmigung bezie system noch nicht obligatorisc em für die Erteilung der entspro ls obligatorisch wurde, nur noc en Transitstrassen im Alpenge	vagen zum Sachen- oder Per- hungsweise ersten Fahrzeug- ch war, ab dem Zeitpunkt, ab echenden Typengenehmigung ch fünf Jahre lang ohne dieses ebiet verkehren dürfen?	
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu Die SAB unterstützt die nehin bereits im Jahr 2	ngsantrag: ese Übergangsbestimmung. Di 022 einführen und ihrerseits el	e EU wird die Vorschriften oh- benfalls eine Übergangsfrist	

	vorsehen. Die Übergangsfrist in der Schweiz ist somit in Einklang mit den europäischen Bestimmungen.		
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja. Dieser Punkt ist vor uns zentral. Er ist eine Voraussetzung, dass wir dieser Vorlage überhaupt zustimmen können. Die Ausnahme sieht eine längere Frist für den alpenquerenden, nicht grenzüberschreitenden Binnenverkehr vor. Die Ausnahmeregelung gilt faktisch nur für die Strecken San Bernardino, Gotthard und Simplon. Der vierte Übergang, der Grosse St. Bernhard liegt auf der Grenze und ist somit nicht betroffen. Die schweizerische Fahrzeugflotte für den reinen Binnenverkehr ist tendenziell älter als die Fahrzeugflotte, welche im internationalen Transitverkehr eingesetzt wird. Denn sie weist eine geringere Laufleistung auf. Dieser Binnenverkehr ist wichtig für die Versorgung des Tessins, der Bündner Südtäler und der Ortschaften an der Simplonsüdseite mit Waren und Gütern und umgekehrt für Lieferungen aus diesen Regionen in die übrige Schweiz. Soweit es sich um rienen Binnenverkehr handelt fällt dieser nicht unter die Bestimmungen des Landverkehrsabkommens. Für das Tessin wurde schon seit langem der S-Verkehr eingeführt. Dieser wurde durch die EU-Behörden nie bestritten. Er ist somit gültige Praxis. Wir können deshalb die Beurteilung des Rechtsgutachtens von Prof. Astrid Epiney nicht teilen. Aus Sicht der SAB wäre es im Gegenteil eine Diskriminierung des Binnenverkehrs, wenn dieser ebenfalls zeitgleich die gleichen zusätzlichen Vorschriften für Assistenzsysteme erfüllen müsste wie der alpenquerende, grenzüberschreitende Verkehr. Die Sicht des Gutachtens Epiney, welche nur darauf schaut, ob die schweizerische Regelung gegenüber der EU-Regelung eine Diskriminierung darstellt, ist zu einseitig. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass auch EU-Staaten Ausnahmeregelungen eingeführt haben, so etwa Frankreich und Italien am Mont Blanc. Streckenspezifische Vorschriften werden vom europäischen Recht nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Ohne diese Ausnahmeregelung für den alpenquerenden, nicht grenzüberschreittenden Binnenverkehr können wir der Vorlage nicht zustimmen.		
4.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken aus- dehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, wir möchten zum heutigen Zeitpunkt nicht ausschliessen, dass die Bestimmung auch auf andere Regionen ausgedehnt werden kann.		

5.		stungspflicht vorsehen kann?	ür bestimmte Fahrzeuge Aus-
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu Ja. Es wäre zum Beisp der Pflicht zu unterstell	iel völlig unverhältnismässig, (Oldtimer und Armeelastwagen



Beratungsstelle für Unfallverhütung

Hodlerstrasse 5a, 3011 Bern info@bfu.ch bfu.ch

Bern, 7. September 2020

Absender Telefon E-Mail

Stefan Siegrist +41 31 390 22 22 s.siegrist@bfu.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA Fahrzeugsicherheit und Aufsicht 3003 Bern

Vernehmlassung zur Standesinitiative 17.304 «Sichere Strassen jetzt!» Antwort der BFU

Sehr geehrte Damen und Herren

Die BFU bedankt sich für die Möglichkeit, zum Umsetzungsentwurf der oben erwähnten Standesinitiative Stellung nehmen zu können. Wir erlauben uns, Ihnen unsere Antwort in Briefform zukommen zu lassen.

Grundsätzlich begrüssen wir die Einführung einer Pflicht zur Verwendung von unfallvermindernden Assistenzsysteme. Indessen bezweifeln wir, dass der vorgeschlagene Realisierungsansatz der richtige ist. Die im Rechtsgutachten Epiney / Frei geäusserten Bedenken bezüglich Konformität mit dem europäischen Recht sind für uns nachvollziehbar. Zudem macht die Einschränkung der Ausrüstungspflicht mit unfallvermindernden Assistenzsystemen auf den alpenquerenden und grenzüberschreitenden Schwerverkehr wenig Sinn. In der EU wurden mit der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 (General Safety Regulation) die rechtlich vorgeschriebene Ausstattung mit Assistenzsystemen wesentlich ausdehnt. Davon betroffen sind auch schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport. Ab Mitte 2022 müssen in der EU ausgewählte Assistenzsysteme in bestimmte neu auf den Markt gebrachte sowie ab 2024 auch in bereits bestehende Modelle eingebaut sein. Die zeitgleiche Übernahme dieser Anforderungen ins Schweizer Recht ist essenziell, um einen mit der EU gleichwertigen Sicherheitsstandard zu erreichen.

Der Einsatz von Fahrerassistenzsystemen kann im Übrigen auch durch die Schaffung von Anreizsystemen gefördert werden. Dies ist zumindest solange sinnvoll, bis die neue General Safety Regulation auch für die Schweiz durch eine Anpassung der VTS und TAFV 1 rechtlich verpflichtend geworden ist.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen im Voraus.

Freundliche Grüsse

Stefan Siegrist, Dr. phil., EMBA

Direktor

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) Nationalrat Michael Töngi Parlamentsdienste 3003 Bern

Suva

Marc Epelbaum, lic. iur. Generalsekretär Direktwahl 041 419 55 00 Direktfax 041 419 61 70 marc.epelbaum@suva.ch www.suva.ch

Postadresse

Suva GS

Fluhmattstrasse 1 Postfach 6002 Luzern

Datum 30. Juni 2020

Betrifft Vernehmlassung Standesinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!»

Sehr geehrter Herr Nationalrat Töngi

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns im Rahmen der Vernehmlassung zur Standesinitiative 17.304 «Sichere Strassen jetzt!» und somit zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) äussern zu dürfen.

Grundsätzlich ist die Suva mit den Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) einverstanden. Im Sinne der Prävention ist jedoch von längeren Fristen für Assistenzsysteme bei bestimmten alpenquerenden, nicht grenzüberschreitenden Transporten sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängenden Leerfahrten abzusehen. Es sollten für alle Transporte dieselben Fristen gelten.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Wunschgemäss senden wir diese Stellungnahme auf elektronischem Weg an die angegebene E-Mail-Adresse (VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch).

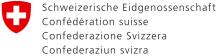
Freundliche Grüsse

Suxa

Marc Epelbaum, lic. iur. Generalsekretär

Beilagen:

Antwortformular zur Stellungnahme Standesinitiative 17.304 «Sichere Strassen jetzt!»



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

Stellungnahme eingereicht durch:

	Kanton			
Abs	Absender:			
Su	Suva			
Ge	neralsekretariat			
Ма	rc Epelbaum			
Flu	hmattstrasse 1			
Pos	stfach			
600	02 Luzern			
ma	rc.epelbaum@suva.ch			
Ihre		nahme senden Sie bitte als Wo Mail-Adresse: VL-Standesinitia	ord- und PDF-Dokument bis am ative-TI@astra.admin.ch	
1.	Personentransport auf desgesetzes vom 17.	den Transitstrassen im Alpen Juni 1994 über den Strassen steme besondere Anforderung	otorwagen zum Sachen- oder gebiet nach Artikel 2 des Bun- transitverkehr im Alpengebiet en gelten sollen?	
	⊠ JA	☐ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderungsantrag:			
2.	sonentransport, bei de prüfung ein Assistenzs dem ein Assistenzsyste des Fahrzeugs erstma	ren Typengenehmigung bezie system noch nicht obligatorisc em für die Erteilung der entspre s obligatorisch wurde, nur noc en Transitstrassen im Alpenge	vagen zum Sachen- oder Per- hungsweise ersten Fahrzeug- ch war, ab dem Zeitpunkt, ab echenden Typengenehmigung ch fünf Jahre lang ohne dieses ebiet verkehren dürfen?	
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme /	
			nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		

3.	. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
			serer Ansicht nach jedoch von le Transporte die gleichen
4.	I. 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:		
-	Cind Cia domit ainvers	tandan dasa dar Dundaarat f	iir haatimmta Cahrzauga Aug
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:		



Schweizerische Vereinigung Städtischer Polizeichefs SVSP c/o Stadtpolizei Zürich 8001 Zürich Telefon 044 411 71 02 http://www.svsp.info/d/home.asp

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats KVF-N Per Mail an VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch CH-3003 Bern

Zürich, 30. September 2020

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Frauen und Herren Nationalrätinnen und Nationalräte

Im Namen der Schweizerischen Vereinigung Städtischer Polizeichefs (SVSP) danke ich Ihnen für die Einladung zur Teilnahme am eingangs erwähnten Vernehmlassungsverfahren.

Die SVSP schliesst sich der Vernehmlassungsantwort der KSSD an, insbesondere auch aus Sicht der grossen Städte.

Die SVSP fordert somit in Übereinstimmung mit der KSSD, dass im Zuge der Umsetzung der Standesinitiative die nötigen gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit unfallvermindernde Assistenzsysteme, die solchen Rechtsabbiegeunfällen entgegenwirken, vom Bund zeitnah auch auf städtischen Strassennetzen für obligatorisch erklärt werden können.

Assistenzsysteme wie Totwinkelkameras oder automatische Warngeräte können in Gefahrensituation, wie sie in grossen Städten Tag für Tag entstehen, Leben retten, allen beteiligten Personen grosses persönliches Leid und nicht zuletzt der Gesellschaft bedeutende finanzielle Schäden ersparen, die mit schweren Verletzungen wie beispielsweise einem Beinverlust einhergehen.

In der Stadt Zürich etwa wurden in den vergangenen zehn Jahren bei Unfällen mit Lastwagen, Lieferwagen und Bussen rund 120 Personen tödlich oder schwer verletzt.

Ich danke Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Daniel Blumer, RA lic.iur.

Präsident SVSP

Kopie an:

- Vorstand SVSP
- Sekretariat KSSD



Schweizerische Volkspartei Union Démocratique du Centre Unione Democratica di Centro Partida Populara Svizra Generalsekretariat / Secrétariat général Postfach, CH-3001 Bern Tel. +41(0)31 300 58 58, Fax + 41(0)31 300 58 59 gs@svp.ch, www.svp.ch, PC-Kto: 30-8828-5



Elektronisch an:

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Bern, 16. September 2020

Umsetzung der Standesinitiative 17.304 des Kantons Tessin: "Sicherere Strassen jetzt!"

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:

Mit dem am 26. Mai 2020 von der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) verabschiedeten Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) soll die Standesinitiative 17.304 des Kantons Tessin umgesetzt werden. Ziel der Gesetzesänderung ist es, für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet innert 5 Jahren Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen durchzusetzen. Für bestimmte nicht grenzüberschreitende Transporte soll der Bundesrat eine längere Frist vorsehen können. Die SVP lehnt die vorgeschlagenen Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes ab, da es sich hierbei um eine unnötige politische Zwängerei handelt, die hauptsächlich auf dem Rücken der inländischen Gewerbetreibenden ausgetragen würde.

Vorweg ist festzuhalten, dass bereits heute die Verkehrssicherheit in der Schweiz im internationalen Vergleich hervorragend ist. Folglich ist darauf zu achten, dass weitere Massnahmen, die auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit abzielen, verhältnismässig sind. Hierzu haben neue Vorschriften und Einschränkungen in einem ausgeglichenen Verhältnis zu deren Nutzen zu stehen und dürfen inländische Unternehmen im Vergleich zu deren ausländischen Konkurrenten nicht weiter benachteiligen. Aus Sicht der SVP erfüllt der vorliegende Vorentwurf diese Anforderung nicht.

Die vorgeschlagene Änderung sieht vor, dass betroffene Fahrzeuge fünf Jahre, nachdem unfallvermindernde Assistenzsysteme für die Erteilung der Fahrzeugtypengenehmigung oder für die Fahrzeugprüfung obligatorisch geworden sind, mit solchen Systemen ausgerüstet sein müssen, um auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren zu dürfen. Diese Massnahme trifft vor allem Schweizer Unternehmen und insbesondere jene, die ihren Fuhrpark für den Güter- und Personenverkehr im Inland einsetzen. Denn die Schweiz würde mit dem überhasteten Setzen von Mindeststandards im Vergleich zum Fahrplan der EU wieder einmal vorpreschen und den Schweizer Unternehmen das Leben unnötig schwer machen. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt ist absehbar, dass sowohl durch den technologischen Fortschritt wie auch durch bereits vorgesehene beziehungsweise zum Teil bereits bestehende gesetzliche Anpassungen in der EU sowie der Schweiz die geforderten Assistenzsysteme ohnehin zum Standard werden. Eine politische Zwän-

gerei, wonach die geforderten Systeme nun innerhalb kürzerer Frist für den alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz für obligatorisch erklärt werden sollen, ist absolut fehl am Platz.

Hinzu kommt, dass Fahrzeuge im internationalen Verkehr aufgrund ihrer hohen Kilometerleistungen und dem damit verbundenen Einsparpotenzial (z.B. geringerer Treibstoffverbrauch, LSVA) tendenziell moderner sind als Fahrzeuge, die mit deutlich weniger Laufleistung im Binnenverkehr eingesetzt werden. Aus Sicht der SVP ist sicherzustellen, dass Schweizer Unternehmen durch die vorgesehene Gesetzesänderung keine weiteren Nachteile erwachsen – auch nicht durch erzwungene Neuanschaffungen, um die gesetzlichen Normen zu erfüllen. In der Folge sieht die SVP den Bundesrat in der Pflicht, die im Vorentwurf vorgesehenen Fristverlängerungen (Art. 45 Abs. 3 E-SVG) für Schweizer Unternehmen im alpenquerenden, nicht grenzüberschreitenden Verkehr grosszügig zu gewähren.

Darüber hinaus gilt es festzuhalten, dass wenn der Verkehr zunimmt, dies nicht ein Problem der Fahrzeugtechnik, sondern der nicht mehr genügenden Verkehrsinfrastruktur sowie der unzureichend funktionierenden Verlagerung auf die Bahn ist. Ursächlich hierfür ist die masslose Zuwanderung im Rahmen der Personenfreizügigkeit sowie der grenzenlose Warenverkehr mit der EU. Trotz der folgenden massiven Zunahme an Verkehr hat die Schweiz jahrzehntelang den Ausbau des Strassennetzes (inkl. Autobahntunnels) vernachlässigt. Die Folgen dieses politischen Fehlers kann man jetzt nicht mit der überhasteten Einführung von technischen Anforderungen wettmachen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident

Der Generalsekretär

Marco Chiesa Ständerat Emanuel Waeber



Production, marché & écologie Energie & environnement

Commission des transports et des télécommunications 3003 Berne

Par courriel à : VL-Standesinitiative-

TI@astra.admin.ch

Brugg, le 30 septembre 2020

Responsable: Gossin Diane

Secrétariat:

Document: 200930_Prise position_Routes sûres.docx

Consultation relative à l'initiative cantonale « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »

Madame, Monsieur,

Dans votre courrier du 5 juin dernier vous nous invitez à prendre position sur la consultation mentionnée en objet et nous vous remercions de nous offrir cette possibilité.

De façon générale, l'Union suisse des paysans (USP) voit d'un œil critique l'obligation d'équiper de systèmes d'assistance les véhicules motorisés lourds circulant sur les routes de transit des régions alpines. Pour ce qui est des détails, l'USP s'aligne sur la prise de position de l'Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture (ASETA).

En vous remerciant de nous avoir consultés dans le cadre de ce dossier et en demeurant à votre entière disposition pour tout complément d'information, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Union Suisse des Paysans

Markus Ritter Président Martin Rufer Directeur



Schweizerischer Baumeisterverband, Postfach, 8042 Zürich

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen CH-3003 Bern

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Gian Nauli

Politik & Kommunikation Wissenschaftlicher Mitarbeiter

gnauli@baumeister.ch

Zürich, 24.09.2020

Vernehmlassung zur Standesinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!»

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Eröffnung der Vernehmlassung vom 5. Juni 2020 laden Sie interessierte Kreise ein, Stellung zur Standesinitiative 17.304 «Sichere Strassen jetzt» zu nehmen.

Der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) ist die gesamtschweizerische Berufs-, Wirtschafts- und Arbeitgeberorganisation des Bauhauptgewerbes mit über 20 Milliarden Umsatz und rund 80'000 Mitarbeitenden. Mit Sektionen in allen Kantonen vertritt der SBV die Interessen von mehr als 2'500 Bauunternehmen. Das Bauhauptgewerbe erwirtschaftet rund 5 Prozent der Schweizer Wertschöpfung (BIP). Der SBV ist die Organisation der Arbeitswelt für den Hoch- und Tiefbau und engagiert sich als Verbund-partner mit Bund und Kantonen für eine zukunftsorientierte Bildung. Als einer der grössten Sozialpartner der Schweiz engagiert er sich für faire und wirtschaftliche Arbeitsbedingungen in der Branche.

Die mit dem neuen Gesetz folgende Aufrüstungspflicht für bereits im Verkehr zugelassene Fahrzeuge ist nicht verhältnismässig. Der SBV lehnt deshalb die Standesinitiative und den Umsetzungsvorschlag ab.

1. Allgemeine Bemerkungen

Die vorgeschlagene Einführung eines Obligatoriums von Fahrassistenzsystemen resp. eines Fahrverbots für bereits in Verkehr stehenden Fahrzeuge stehen in keinem Verhältnis zum Aufwand, der für betroffene Baufirmen nötig wäre. Der SBV lehnt darum die Umsetzung zur Standesinitiative «Sichere Strassen jetzt» ab.

Um die Sicherheit auf den Transitachsen der Schweiz zu erhöhen, wären durchgehend einspurige Streckenführungen in jede Richtung weit wirkungsvoller. In diesem Zusammenhang müssen Engpässe beseitigt, die Kapazitäten erweitert und der Sanierungstunnel am Gotthard so rasch wie möglich gebaut werden.



2. Bemerkungen zu einzelnen Punkten

2.1 Besondere Anforderungen bezüglich Assistenzsysteme für den Strassentransitverkehr im Alpengebiet

Gemäss Art. 103 Abs. 6 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge müssen bereits seit dem 1. November 2015 - sowohl nach dem EU-Recht als auch nach dem harmonisierten Schweizer Recht - neu in Verkehr gesetzte Lastwagen und Gesellschaftswagen mit Notbrems- und Spurhalteassistent obligatorisch ausgerüstet sein. Sollte aber ab dem Jahre 2027 für Fahrzeuge ohne diese beiden auf Transitachsen vergleichsweise wirksamen Assistenten ein Fahrverbot gelten, könnte dies insbesondere Fahrzeuge der Bauwirtschaft betreffen, die fast ausschliesslich im Binnenwirtschaftsbereich eingesetzt werden. Die Aufrüstungspflicht ist trotz Sonderregelung für inländische Fahrzeuge nicht verhältnismässig. Zu befürchten wäre dann ein Ausweichen der betroffenen Fahrzeuge auf Kantonsstrassen, was bestimmt nicht im Sinne des Urhebers des Gesetzes ist.

2.2. Ausrüstungspflicht auf weitere Strecken

Fahrzeuge im Nahverkehr stehen erheblich länger im Verkehr (mehr als 10 Jahre) als Fahrzeuge im Fernverkehr. Die Folge einer Ausrüstungspflicht auf weitere Strecken würde ein Verbot der Fahrzeuge ohne Ausrüstung bedeuten. Denn die Nachrüstung von Assistenzsystemen ist zumeist nicht möglich, weil die Technologien tief in die Fahrzeugarchitektur eingreifen und oft nur ab Werk lieferbar sind. Es gibt keinen Grund, solche Fahrzeuge, die nach wie vor modern und vollumfänglich verkehrssicher sind, frühzeitig durch das Gesetz aus dem Verkehr zu ziehen bzw. ihnen die meist nur gelegentliche Benutzung der Transitachsen zu untersagen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Argumente und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse Schweizerischer Baumeisterverband

Benedikt Koch

Direktor

Bernhard Salzmann

Vizedirektor, Leiter Politik & Kommunikation

Surquest

Von: Röthlisberger Manon

An: ASTRA-VL Standesinitiative-TI

Betreff: 17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!

Datum: Freitag, 25. September 2020 08:49:28

Anlagen: image002.png

image003.png

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 5. Juni 2020 haben Sie dem Schweizerischen Gemeindeverband (SGV) das oben erwähnte Geschäft zur Vernehmlassung unterbreitet. Für die Gelegenheit, uns aus Sicht der rund 1600 dem SGV angeschlossenen Gemeinden äussern zu können, danken wir Ihnen.

Nach Studium der Unterlagen teilen wir Ihnen hiermit jedoch mit, dass der SGV zu dieser Vorlage keine Stellungnahme einreicht.

Vielen Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Manon Röthlisberger

Arbeitstage: Dienstag - Freitag

Schweizerischer Gemeindeverband

Manon Röthlisberger
Projektleiterin Fachbereiche Umwelt, Raumplanung, Energie und Verkehr Verantwortliche
Laupenstr. 35, Postfach
3001 Bern
Tel. 031 380 70 10
manon.roethlisberger@chgemeinden.ch

www.chgemeinden.ch







SGV - Gemeinsam für starke Gemeinden

Der Schweizerische Gemeindeverband vertritt die Anliegen der Gemeinden auf nationaler Ebene. Er setzt sich dafür ein, dass der Gestaltungsspielraum der Gemeinden nicht weiter eingeschränkt wird. Er informiert in der «Schweizer Gemeinde» - hier geht es zur aktuellen Ausgabe - im Internet und an Fachtagungen über kommunalpolitisch relevante Themen und gute Praxisbeispiele. Unter den Gemeinden fördert er den Austausch, mit dem Ziel, ihre Leistungsfähigkeit zu steigern.



Dachorganisation der Schweizer KMU Organisation faîtière des PME suisses Organizzazione mantello delle PMI svizzere Umbrella organization of Swiss SME

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates Parlamentsgebäude 3003 Bern

kvf.ctt@parl.admin.ch

Bern, 3. September 2020 sgv-Kl/ap

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!

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 5. Juni 2020 lädt die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates ein, sich zum Entwurf der Umsetzung der Standesinitiative Sichere Strassen jetzt! (17.304) zu äussern. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

In Umsetzung der Standesinitiative hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) einen Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) verabschiedet. Gemäss Vorentwurf sollen für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten. Für bestimmte nicht grenzüberschreitende Transporte soll der Bundesrat eine längere Frist vorsehen können.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt die Vorlage ab.

Die mit der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vorgesehene Ausrüstungspflicht mit den vorgeschlagenen Assistenzsystemen führt zu hohen zusätzlichen Kosten. Diese Kosten würden, falls überhaupt, die bereits heute schon existierende sehr hohe Verkehrssicherheit nur minim verbessern. Ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis ist nicht ersichtlich. Ob die Vorschläge zudem auf einer Untersuchung von Unfällen auf den Transitachsen beruhen, ist nicht ersichtlich.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv fordert viel mehr, die Strasseninfrastruktur entsprechend zu verbessern und an die stark steigende Nachfrage anzupassen. Mit Blick auf die Sicherheit im Transitverkehr zwischen Nord und Süd ist der Gotthard-Sanierungstunnel so rasch als möglich zu erstellen. Mit einspuriger Streckenführung in jede Richtung ohne Gegenverkehr ist der Verkehrssicherheit am besten gedient.



Im Einzelnen nehmen wir im Rahmen des beiliegenden Fragebogens Stellung.

Wir danken für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv

Hans-Ulrich Bigler Direktor, e. Nationalrat Dieter Kläy Ressortleiter

Dik Way

Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Fragebogen

☐ Kanton ☑ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige			
Absender:			
Schweizerischer Gewerbe	verband sgv, Schwarztorstrass	se 26, 3001 Bern	
Dieter Kläy, 031 380 14 45	5, <u>d.klaey@sgv-usam.ch</u>		
Wichtig:			
		ord- und PDF-Dokument bis am	
30.09.2020 an folgende E	-Mail-Adresse: VL-Standesinitia	ative-TI@astra.admin.ch	
sonentransport auf der gesetzes vom 17. Juni	anden, dass für schwere Motor n Transitstrassen im Alpengebi 1994 über den Strassentransit besondere Anforderungen gelt E-SVG)	et nach Artikel 2 des Bundes- verkehr im Alpengebiet bezüg-	
☐ JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderu	ingsantrag:		
Die mit der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vorgesehene Ausrüstungspflicht mit den vorgeschlagenen Assistenzsystemen führt zu hohen zusätzlichen Kosten. Diese Kosten würden, falls überhaupt, die bereits heute schon existierende sehr hohe Verkehrssicherheit nur minim verbessern. Ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis ist nicht ersichtlich. Ob die Vorschläge zudem auf einer Untersuchung von Unfällen auf den Transitachsen beruhen, ist nicht ersichtlich.			
Assistenzsysteme können zwar durchaus einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, jedoch nicht spezifisch auf Transitachsen, sondern generell im Strassenverkehr bzw. insbesondere in Städten und Agglomerationen. Die Standesinitiative verspricht sich von den Fahrassistenten einen Nutzen, den die Systeme oft gar nicht bieten können. Noch ist der Fahrer vollständig selber verantwortlich für die Fahrzeugbedienung.			
O Cind Cin densit since	ander deservice Materia	ann Turn Cooker adar Darea	

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)

S033-0500

	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
	Die Festlegung einer F	ünfjahresfrist ist willkürlich.	
3.	,		
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme /
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
	frühzeitigen Ausrüstung men eine längere, bess	orlage durch den sgv ist es im gspflicht unumgänglich, für Scher noch überhaupt keine Frist ge die Transitachsen im Binne z sicherstellen.	nweizer Transportunterneh- vorzusehen. Nur so können
4.		gspflicht aus Sicherheitsgründ	ach Anhörung der betroffenen den auf weitere Strecken aus-
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
	Aus Gründen der Kohärenz müsste die Regelung auf sämtliche Strassen ausgedehnt werden. Das lehnt der sgv aber ebenfalls ab, weil dann noch mehr inländische Unternehmen betroffen wären.		
	Fahrzeuge im Nahverkehr mit einer geringen Kilometerleistung sind 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. Der Sicherheitsgewinn demgegenüber wäre marginal. Es gibt keinen Grund, solche Fahrzeuge, die nach wie vor modern und vollumfänglich verkehrssicher sind, frühzeitig durch Gesetz aus dem Verkehr zu ziehen bzw. ihnen die meist nur gelegentliche Benutzung der Transitachsen zu untersagen. Zudem kann die Nachrüstung von Assistenzsystemen schwierig sein, weil in die Technologien, die ab Werk im Fahrzeug eingebaut worden ist, eingegriffen werden müsste.		
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 /
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
	Der sgv lehnt die Vorlage als Ganzes ab. Sollte sie trotzdem umgesetzt werden, könnten wenigstens gewisse Ausnahmen gemacht werden, um wenigstens stossende Fälle unterbinden zu können (z.B. Schneenflug)		



Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats 3003 Bern

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Bern, 4. September 2020

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident Töngi

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SGB begrüsst die Bestrebungen Ihrer Kommission, durch die Festlegung von Mindeststandards für die Ausrüstung schwerer Motorwagen mit unfallvermindernden Assistenzsystemen im SVG das Gefahrenpotenzial des Schwerverkehrs zu verringern und so die Sicherheit auf Schweizer Strassen sowohl für die LastwagenfahrerInnen als auch für alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen zu verbessern. Mit der vorgeschlagenen Revision sind wir im Grundsatz einverstanden, sehen jedoch in folgenden Punkten nötigen Verbesserungs- beziehungsweise Klärungsbedarf:

- Definition der Assistenzsysteme: Der Gesetzestext ist sehr allgemein gehalten und es wird auch aus dem erläuternden Bericht nicht klar, *um welche neuen Assistenzsysteme es sich genau handeln soll* (sollen dies etwa ausschliesslich bzw. unter anderem jene Systeme sein, die in der Begründung der Standesinitiative aufgeführt sind?). Auch wenn es dies primär auf Verordnungsebene zu definieren gilt, braucht es dazu schon *vorab mehr Klarheit.* Dies insbesondere deshalb, weil im Zuge der allgemeinen Automatisierung des Verkehrs bzw. der diesbezüglichen internationalen Entwicklungen aufgrund derer die Schweiz gemäss Bundesrat "rechtzeitig die nötigen Vorkehrungen treffen" soll grundlegende Umwälzungen hin zu einem hochautomatisierten Verkehr ("Stufe 4") im Raum stehen. Bereits der teilautomatisierte Verkehr ("Stufe 3") wird von vielen ExpertInnen sicherheitstechnisch als sehr riskant betrachtet womit die entsprechenden Assistenzsysteme alleine keineswegs unfallmindernd wirken würden. *Wir möchten deshalb hervorstreichen, dass diese SVG-Revision nicht als Präjudiz für die grundlegende Regulierung des automatisierten Verkehrs auf Verordnungsebene dienen darf. Wir gehen aber davon aus, dass diese Haltung gemeinhin geteilt wird.*
- Beschränkung auf den alpenquerenden Güterverkehr: Auch wenn dies der spezifischen Forderung der Standesinitiative entspricht, ist es vor dem Hintergrund ihres allgemeinen Ziels der Verbesserung der Strassensicherheit nicht einsichtig, weshalb die verschärften Sicherheitsanforderungen lediglich für den alpenquerenden und nicht ganz allgemein für den Strassengüterverkehr gelten sollen. Diese Einschränkung sollte überdacht werden, zumal sie auch mit Vollzugsschwierigkeiten verbunden sein kann. Denkbar ist zudem, dass die EU einen Verstoss gegen das LVA geltend machen könnte (siehe weiter unten), weil die

parallel im EU-Raum eingeführten neuen Regeln ihrerseits universelle Gültigkeit haben. Der vorgeschlagene Absatz 4 gibt dem Bundesrat – nach Anhörung der Kantone – zumindest die Kompetenz für eine Ausweitung der Mindestausrüstungspflicht auf weitere neuralgische Streckenabschnitte, doch kann diese Delegationsnorm alleine natürlich nicht auf eine breitflächige Einführung der verschärften Sicherheitsanforderungen angewendet werden.

- Übergangsfrist Umsetzung: Die Übergangsfrist für die Aufrüstung der bestehenden Fahrzeugflotte ohne Assistenzsysteme ist mit fünf Jahren zu lange gewählt dies auch angesichts der raschen Entwicklungen auf europäischer Ebene: In der EU müssen die neuen Sicherheitssysteme in bestehenden Modellen bereits 2024 eingebaut sein. Geht man optimistisch von einem Inkrafttreten dieser SVG-Revision per 1.1.2022 aus, so würde die Schweiz für die bestehenden Modelle erst 2027 nachziehen. *Die Frist ist daher auf drei Jahre zu verkürzen.*
- Längere Frist Inlandverkehr: Die längere Frist, welche der Bundesrat für den inländischen alpenquerenden Gütertransport gemäss Absatz 3 vorsehen kann, muss gestrichen werden. Erstens widerspricht diese Art von Heimatschutz dem erklärten Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit (sowie auch den Klimaschutzzielen des Bundesrates) und zweitens ist sie wie im erläuternden Bericht ebenfalls klar festgehalten wird nicht vereinbar mit dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (die Massnahme verstösst wenig überraschend gegen das Diskriminierungsverbot aufgrund der Nationalität).
- Nachvollzug EU-Mobilitätspaket: Das viele Jahre verhandelte EU-Mobilitätspaket wurde Anfang Juli vom Europäischen Parlament definitiv beschlossen, und damit auch die europaweite Verbesserung der Arbeitsbedingungen der LastwagenfahrerInnen. Der Bundesrat wird sich bald dazu äussern müssen, wie er den darin enthaltenen neuen Rechtsbestand - bzw. welche Bereiche davon - auf Basis des Landverkehrsabkommens in die Schweizer Gesetzgebung zu übernehmen gedenkt. Da das Mobilitätspaket in den EU-Ländern bereits über die kommenden 18 Monate vollständig gesetzlich umgesetzt werden soll, wäre es zu begrüssen, wenn Bundesrat und Parlament den entsprechenden punktuellen Nachvollzug bereits im Rahmen dieser SVG-Revision angehen würden (inkl. einer allfälligen zusätzlichen Vernehmlassung). Spezifisch anmerken möchten wir diesbezüglich, dass das Mobilitätspaket den obligatorischen Einbau eines digitalen Fahrtenschreibers zur Positionsbestimmung (Kabotageverbot) sowie zur genauen Aufzeichnung der Arbeits- und Ruhezeiten vorsieht. Da er die Einhaltung des Arbeitsgesetzes verbessert und daher insbesondere Übermüdung der FahrerInnen vorbeugt, ist der Fahrtenschreiber direkt sicherheitsrelevant und sollte daher unbedingt Teil der durch diese SVG-Revision beschriebenen Assistenzsysteme sein.

Abschliessend möchten wir festhalten, dass die mit Abstand effektivste Verbesserung der Sicherheit im Güterverkehr darin besteht, das Transportvolumen von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. So hatte der Strassenverkehr im Jahr 2018 233 Verkehrstote zu beklagen, während es für die Eisenbahn deren 14 waren. Die Verkehrsverlagerung ist darüber hinaus ein verfassungspolitischer Auftrag – der im letzten Jahr mit dem erneuten, deutlichen Verfehlen des Verlagerungsziels abermals verletzt wurde – sowie eine absolute klimapolitische Notwendigkeit.

In diesem Sinne danken wir Ihnen herzlich für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

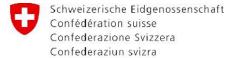
SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND

Pierre-Yves Maillard

Präsident

Reto Wyss

Zentralsekretär



Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

	☐ Kanton ☐ Verband ☒ Organisation ☐ Übrige			
Ab	Absender:			
Sc	hweizerischer Gewerkso	chaftsbund (SGB)		
14/	- L- 4!			
	i chtig: e elektronische Stellung	nahme senden Sie hitte als W	ord- und PDF-Dokument bis am	
		Mail-Adresse: VL-Standesinitia		
1.	Sind Sie damit einver	standen, dass für schwere M	otorwagen zum Sachen- oder	
			gebiet nach Artikel 2 des Bun-	
		Juni 1994 uber den Strasser steme besondere Anforderung	stransitverkehr im Alpengebiet en gelten sollen?	
	(Art. 45a Abs. 1 und 2	•	gg.	
	⊠ JA	□NEIN	keine Stellungnahme /	
			nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu			
	Siehe auch separate S	tellungnanme		
2	Cind Cin domit sinuser	tandan daga sahusara Mataru	vogen zum Cochen, oder Der	
2.			vagen zum Sachen- oder Per- hungsweise ersten Fahrzeug-	
	prüfung ein Assistenzs	system noch nicht obligatorisc	ch war, ab dem Zeitpunkt, ab	
			echenden 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:			
	Die Frist ist auf drei Jahre zu verkürzen (siehe separate Stellungnahme)			

3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	□JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu Siehe separate Stellung		
4.		gspflicht aus Sicherheitsgründ	ach Anhörung der betroffenen den auf weitere Strecken aus-
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu Siehe auch separate St		
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
		ngsantrag: s diese sehr weit gefasste Dele zifisch angewendet wird.	egationsnorm in der Praxis



Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen 3003 Bern

per E-Mail:

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Bern, 01.09.2020

1 | 2

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt! Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit, zur im Betreff erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG lehnt sowohl die Stossrichtung als auch den Inhalt der Standesinitiative und damit sämtliche Umsetzungsvorschläge der KFV-N ab. Weder basieren die Vorschläge auf einer verlässlichen Verkehrsunfalluntersuchung auf den Transitachsen noch wahren sie die Verhältnismässigkeit. Die Zweck-Mittel-Relation rechtfertigt den Eingriff nicht, weil das Mittel (Einführung Obligatorium von Fahrassistenzsystemen resp. Fahrverbot für bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge) nicht tauglich ist, den verfolgten Zweck (Erhöhung Verkehrssicherheit auf Transitachsen) zu erreichen.

Weit wichtiger ist es, die **Strasseninfrastruktur im ganzen Land unverzüglich an die stark steigende Nachfrage anzupassen**, d. h. Engpässe zu beseitigen und die Kapazitäten zu erweitern. Für mehr Sicherheit im Transitverkehr muss vorab der Sanierungstunnel am Gotthard so rasch wie möglich gebaut werden. Mit einspuriger Streckenführung in jede Richtung ohne Gegenverkehr und ohne Kapazitätserhöhung ist der Verkehrssicherheit weitaus am meisten gedient.

Für die Einzelheiten verweisen wir direkt auf unsere Bemerkungen im beiliegenden Fragebogen.

Weil die rund 4000 Mitgliederfirmen der ASTAG von den Regelungsvorschlägen unmittelbar betroffen wären, beantragen wir konkret:

 Die technischen Anforderungen (hier Assistenzsysteme) an Motorfahrzeuge richten sich wie bisher nach dem EU-Recht, das die Schweiz im Rahmen des Landverkehrsabkommens nachvollzieht. Dies gilt insbesondere für Einführungsfristen und allfällige Nachrüstungen.



 Auf die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes im Sinne der Standesinitiative ist daher ersatz- und alternativlos zu verzichten.

Wir bitten Sie um die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

NR Adrian Amstutz Zentralpräsident Reto Jaussi Direktor

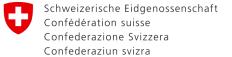
Dr. André Kirchhofer

ALC 6/2

Vizedirektor

Beilage:

Fragebogen



Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☑ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige					
Absender:					
ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG Wölflistrasse 5 3000 Bern					
Kontaktperson:					
Fabian Schmid	Fabian Schmid				
Rechtsdienst					
f.schmid@astag.ch	f.schmid@astag.ch				
031 370 85 70	031 370 85 70				
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 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 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 / Änderu	Bemerkungen / Änderungsantrag:				
Im Allgemeinen Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG lehnt sowohl die Stossrichtung als auch den Inhalt der Initiative vollumfänglich ab. Weder basieren die Vorschläge auf einer verlässlichen Verkehrsunfalluntersuchung auf den Transitachsen, wonach sich auf diesen Strecken Unfallhäufigkeit und -schwere von andern Verkehrsstrecken signifikant unterscheiden würden, noch wahren sie die Verhältnismässigkeit. Die Zweck-Mittel-Relation rechtfertigt den Eingriff nicht, weil das Mittel (Obligatorium von Fahrassistenzsystemen resp. Fahrverbot für bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge) wenig tauglich ist, den Zweck (Verkehrssicherheit auf Transitachsen erhöhen) zu realisieren.					

Weit wichtiger ist es, die Strasseninfrastruktur im ganzen Land unverzüglich an die stark steigende Nachfrage anzupassen, d.h. Engpässe zu beseitigen und die Kapazitäten zu erweitern. Für mehr Sicherheit im Transitverkehr muss vorab der Sanierungstunnel am Gotthard so rasch wie möglich gebaut werden. Mit einspuriger Streckenführung in jede Richtung ohne Gegenverkehr und ohne Kapazitätserhöhung ist der Verkehrssicherheit weitaus am meisten gedient.

Im Einzelnen

Der erhoffte Sicherheitsgewinn ist mit der geplanten Regelung nicht zu erreichen. Assistenzsysteme können zwar einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, jedoch nicht spezifisch auf Transitachsen, sondern generell im Strassenverkehr bzw. insbesondere in Städten und Agglomerationen. Damit ist die Kohärenz des geplanten Vorgehens nicht gegeben (vgl. Hinweise im Rechtsgutachten von Prof. Astrid Epiney, Ziff. 41). Ein Obligatorium für Assistenzsysteme ist schlichtweg überflüssig, unzweckmässig und ungeeignet, denn das durch die Regelung angestrebte Ziel, nämlich die Zahl und Schwere von Unfällen zu reduzieren, lässt sich so nicht erreichen.

Absolut störend ist, dass die Standesinitiative von den Fahrassistenten (um die es hier geht) einen Nutzen erwartet, den die Systeme oft gar nicht bieten können. Noch ist der Fahrer vollständig selber verantwortlich für die Fahrzeugbedienung, die Einführung teilautonomer, geschweige denn vollautonomer Fahrsysteme ist auch mittelfristig nicht absehbar. Zudem lassen sich (Stand heute) die meisten Assistenzsysteme vom Fahrer deaktivieren, insbesondere der Notbrems- und der Spurwechselassistent.

Störend ist ebenso, dass auf Art und Funktion der Systeme weder im Rechtsgutachten noch im Gesetzesentwurf eingegangen wird, nur der erläuternde Bericht enthält einige Hinweise. Worum geht es konkret? Nach Art. 6 der EU-Verordnung 2019/2144 vom 27. November 2019 müssen, **beginnend ab 2022**, alle Kraftfahrzeuge mit den folgenden Fahrerassistenzsystemen ausgerüstet sein:

- a) Intelligenter Geschwindigkeitsassistent
- b) Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre
- c) Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers
- d) Hochentwickeltes Warnsystem bei nachlassender Konzentration des Fahrers
- e) Notbremslicht
- f) Rückfahrassistent
- g) Ereignisbezogene Datenaufzeichnung

Lastwagen und Gesellschaftswagen sind gemäss Art. 9 der Verordnung auszurüsten mit:

- a) Spurhaltewarnsystem
- b) Notbremsassistenzsystem
- c) System, das Fussgänger und Radfahrer erkennen kann (Abbiegeassistenzsystem)
- d) Konstruktive Massnahmen, sodass die direkte Sichtbarkeit ungeschützter Verkehrsteilnehmer vom Fahrersitz aus verbessert wird (tote Winkel vor dem Fahrer und an der Seite)

Entgegen den Ausführungen im erläuternden Bericht (vgl. Ziff. 1.4 und 3.3), wonach in der EU ab 2022 in bestimmte neue Transportmotorwagentypen sowie ab

2024 auch in bereits bestehende Modelle zahlreiche neue Sicherheitssysteme eingebaut werden müssten, sieht das **EU-Recht** <u>keine</u> **Nachrüstungspflicht** vor. Vielmehr wird ein Stichdatum fixiert, ab welchem die EU-Typengenehmigung verweigert wird, gefolgt von einem Stichdatum, ab welchem das Zulassungsverbot (Neuimmatrikulation) gilt. Anhang II der EU-Verordnung 2019/2144 führt die Art der Ausrüstung sowie die Stichdaten detailliert auf. Die Umsetzung beginnt im 2022 und reicht bis 2029.

Sowohl nach dem EU-Recht als auch nach dem harmonisierten Schweizer Recht müssen neu in Verkehr gesetzte Lastwagen und Gesellschaftswagen bereits seit 1. November 2015 mit Notbrems- und der Spurhalteassistent obligatorisch ausgerüstet sein (vgl. Art. 103 Abs. 6 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, VTS). Sie sind, insbesondere der Notbremsassistent, wirkungsvolle Systeme und können auf Autobahnen – jedoch längst nicht nur dort – Unfälle verhindern helfen, insbesondere Auffahrunfälle bei plötzlich auftretenden Staus. Wenn, wie nach den Vorschlägen, ab 2027 für Fahrzeuge ohne diese beiden auf Transitachsen vergleichsweise wirksamsten Assistenten ein Fahrverbot gelten würde, so wären davon nur Fahrzeuge betroffen, die mindestens 12 Jahre alt sind und noch mit keinem Notbremsassistenten ausgerüstet sind. Solche Lastwagen/Reisebusse werden dannzumal auf Transitachsen aber nur noch sehr wenige verkehren, ausser Fahrzeuge im Nahverkehr/Binnenverkehr von Schweizer Transportunternehmen. Die beabsichtigte Wirkung der Initiative würde noch mehr als ohnehin schon ins Leere verpuffen!

Die **übrigen Systeme** vermögen die Verkehrssicherheit auf Autobahnen höchstens marginal zu erhöhen. Oder sie sind gänzlich wirkungslos wie der Rückfahrassistent, der Abbiegeassistent oder die konstruktiven Massnahmen, welche ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger oder Fahrradfahrende besser sichtbar machen sollen. Auf den Transitachsen wird nicht rückwärtsgefahren, nicht abgebogen und muss die Strassenfläche nicht mit Fussgängern und Velofahrern geteilt werden – **abermals verfehlte die Initiative zwangsläufig ihr Ziel.**

Schliesslich sind weder in der EU-Verordnung noch in der Standesinitiative (richtigerweise) Assistenten erwähnt, die weniger der Verkehrssicherheitserhöhung dienen als vielmehr den Fahrer dabei unterstützen, möglichst verbrauchsgünstig und umweltschonend zu fahren. So gibt es etwa den sog. intelligenten Tempomaten, der das vorausliegende Gelände (Steigungen, Gefälle, Kurvenradien etc.) kennt und gestützt darauf Geschwindigkeit, Gänge und Drehzahl passgenau und automatisch wählt. Die Sicherheit wird dadurch höchstens indirekt durch eine gleichmässige und entspannte Fahrweise erhöht. Dennoch ist der intelligente Tempomat auf Autobahnen der wohl effektivste Assistent überhaupt, weil er den Verbrauch senkt, die Umwelt schont und den Fahrer entlastet. Mit diesem Beispiel sei nur darauf hingewiesen, dass Assistenten nicht allein unter dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit beurteilt werden sollten.

So verbleibt von den oben aufgeführten Systemen effektiv nur der Notbremsassistent, der auf Autobahnen (wie auf jeder anderen Strasse auch) von verkehrssicherheitsrelevanter Bedeutung ist. Er ist stets kombiniert mit dem sog Abstandsregeltempomat, der eine vom Fahrer einstellbare Distanz zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch einhält. Hauptszenario für Eingriffe des Notbremsassistenten auf Autobahnen sind plötzlich auftretende Stausituationen mit der damit verbundenen Gefahr von Auffahrunfällen oder plötzliche Bremsmanöver anderer Fahrzeuge. Hier kann der Assistent, nachdem er den Fahrer zunächst optisch und akustisch zum Eingreifen auffordert, das Fahrzeug bis zum Stillstand abbremsen oder im Kollisionsfall wenigstens die Aufprallenergie möglichst stark abbauen.

Fazit:

Dem Umsetzungsvorschlag fehlt eine Wirkungsfolgenabschätzung. Gemäss obigen Ausführungen fällt diese unserer Einschätzung nach ausnahmslos negativ aus.

Aus diesem Grund beantragen wir, dass vom etablierten Verfahren der gleichförmigen Übernahme von EU-Recht ins CH-Recht nicht abgewichen wird, insbesondere nicht von den Fristen.

Zudem soll am Grundsatz festgehalten werden, wonach Fahrzeuge, die bei der Erstimmatrikulation sämtlichen zu diesem Zeitpunkt geltenden technischen Anforderungen genügen, nicht nachträglich vom Verkehr ausgeschlossen werden dürfen. Überdies dürfen Nachrüstungen höchstens dann verlangt werden, wenn die Nachrüstung technisch möglich und mit vertretbarem Aufwand verbunden ist. Dies ist bei Assistenzsystemen jedoch nicht der Fall.

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:			
	Wir vermögen in den Unterlagen keine einleuchtende Rechtfertigung für die Fixierung einer 5-Jahres-Frist zu erkennen. Weshalb nicht drei, sieben oder noch mehr Jahre? Auch dass, wie im erläuternden Bericht ausgeführt, die 5-Jahres-Frist den Unternehmen eine sorgfältige mittel- bis langfristige Planung erlauben soll, überzeugt nicht. Die Fahrzeugbeschaffung kann sich selbstverständlich nicht allein nach Kriterien der (zum Zeitpunkt der Beschaffung teilweise noch nicht einmal verfügbaren) Assistenzsysteme richten.			
	Und weshalb soll eine Ausrüstungspflicht, zumal auf Transitachsen, zeitlich verschärft werden, wenn keine Notwendigkeit dafür besteht, keine offensichtlichen Missstände vorliegen und die Verkehrssicherheit nicht oder höchstens geringfügig erhöht wird?			
	Schliesslich und wie zum wiederholten Male erwähnt ist die Differenzierung zwischen Transitachsen und übrigem Strassennetz nicht angezeigt (Inkohärenz), weil die Mehrzahl der Assistenten ihre Wirkungen auf dem untergeordneten Strassennetz (Gemeinde- und Kantonsstrassen) erheblich besser entfalten kann als auf der Autobahn.			
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann?			

	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen		
	Bemerkungen / Änderungsantrag:				
	Trotz unserer grundsätzlichen Ablehnung ist es im Falle der Einführung einer frühzeitigen Ausrüstungspflicht unumgänglich, für Schweizer Transportunternehmen eine längere, besser noch überhaupt keine Frist vorzusehen. Nur so können alle Schweizer Fahrzeuge die Transitachsen im Binnentransport benutzen und die Versorgung der Schweiz effizient sicherstellen.				
4.	Sind Sie damit einvers	tanden, dass der Bundesrat n	ach Anhörung der betroffenen		
	Kantone die Ausrüstur		den auf weitere Strecken aus-		
	dehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)				
	☐ JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen		
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:			
	Wenn schon, so müsste die Regelung aus Kohärenzgründen auf sämtliche Strassen ausgedehnt werden, und zwar von Beginn weg. Aber auch dieses Szenario lehnt die ASTAG natürlich ab, weil die CH-Unternehmen davon noch stärker betroffen wären als ausländische Unternehmen. Fahrzeuge im Nahverkehr (geringe Kilometerleistung) stehen erheblich länger im Verkehr (>10 Jahre) als Fahrzeuge im Fernverkehr (>100'000 km). Die Folge eines Fahrverbots für Nahverkehrsfahrzeuge wäre einzig die Vernichtung des in sie investierten Kapitals, was sich gemessen am marginalen Sicherheitsgewinn absolut nicht rechtfertigen lässt. Es gibt keinen Grund, solche Fahrzeuge, die nach wie vor modern und vollumfänglich verkehrssicher sind, frühzeitig durch Gesetz aus dem Verkehr zu ziehen bzw. ihnen die meist nur gelegentliche Benutzung der Transitachsen zu untersagen. Denn selbst die Nachrüstung von Assistenzsystemen ist zumeist nicht möglich, weil die Technologien tief in die Fahrzeugarchitektur eingreifen und oft nur ab Werk lieferbar sind.				
5.	Sind Sie damit einvers	standen, dass der Bundesrat f	ür bestimmte Fahrzeuge Aus-		
	nahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (<i>Art. 45a Abs. 5 E-SVG</i>)				
	⊠ JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen		
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:			
	Nein, weil wir die Vorlage integral ablehnen.				
	eventualiter: Ja, jedoch nur für den Fall, dass die Standesinitiative umgesetzt werden sollte. So könnten wenigstens die stossenden Fälle unterbunden werden (z. B. Schneeräumungsfahrzeuge).				



An die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen KVF-N 3003 Bern

Per Mail: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Bern, 29. Juni 2020

Standesinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!»

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, an der Vernehmlassung zum oben genannten Geschäft teilzunehmen.

Wir bedauern, Ihnen mitteilen zu müssen, dass wir trotz der unbestrittenen Bedeutung der Vorlage aus Kapazitätsgründen auf eine Eingabe verzichten müssen.

Besten Dank für Ihr Verständnis.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Direktorin

Renate Amstutz

Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture



Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats

3003 Bern

Elektronischer Versand VL_Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

5223 Riniken, 18. September 2020

17.304 Standesinitiative «Sichere Strassen jetzt!»

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne benutzen wir die Möglichkeit, zu der in der Betreffzeile erwähnten Vorlage Stellung beziehen zu können.

Grundsätzliches

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 in allen Fragen der Landtechnik – vor allem auch in Sachen landwirtschaftlicher Strassenverkehr. Unserem Verband ist es weiter ein Anliegen, dass sämtliche Verkehrsteilnehmer jederzeit sicher auf den ihnen zustehenden Verkehrswegen zirkulieren können und dazu mit entsprechend korrekten sowie sicheren Fahrzeugen unterwegs sind.

Von der Standesinitiative «Sichere Strassen jetzt!» ist der landwirtschaftliche (Strassen-)Verkehr punktuell betroffen, obschon nur wenige der Landwirte für ihre betrieblichen Transporte Fahrzeuge benutzen, die unter die Kategorie «Schwere Motorwagen» fallen. Trotzdem gibt es (zunehmend) Landwirte und Lohnunternehmer, die heute längere Transporte von Erntegütern mit Lastwagen ausführen – darunter auch alpentraversierende Transporte.

Wir gehen davon aus, dass Fahrten mit Traktoren (Fahrzeugarten T1 – T5) von der nun vorgelegten Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes nicht betroffen sind und weiterhin die Transitstrassen im Alpengebiet (zum Teil mit bewilligten Ausnahmen) mit den von den kantonalen Motorfahrzeugkontrollen geprüften Fahrzeugen benutzen dürfen und nicht mit zusätzlichen Assistenzsystemen ausgerüstet werden müssen.

Konkret zur Vorlage

Der SVLT lehnt den Inhalt der Standesinitiative sowie die vorgeschlagene Umsetzung im Strassenverkehrsgesetz ab. Unserer Meinung nach schiessen die Vorschläge weit über das Ziel hinaus. So ist insbesondere die Pflicht zur Nachrüstung mit Assistenzsystemen von bereits in Verkehr befindlichen Fahrzeugen nicht praxistauglich und gerade für solche Transporteure, die nur gelegentlich alpentraversierende Fahrten unternehmen, finanziell nicht tragbar. Zudem ist keinesfalls erwiesen, ob diese Systeme dann auch wirklich zu einer Reduktion von Unfällen beitragen werden.

In der Schweiz orientieren sich die technischen Anforderungen an die Motorfahrzeuge seit geraumer Zeit (seit dem Nachvollzug des Landverkehrsabkommens) am EU-Recht. Ein Schweizer Alleingang macht in diesem Zusammenhang wenig Sinn, zumal Sonderlösungen hohe Kosten verursachen und die Wettbewerbsfähigkeit einheimischer Betriebe verschlechtern.

Vielmehr sollte darauf geachtet werden, dass die bestehenden Strasseninfrastrukturen an das stetig steigende Verkehrsaufkommen angepasst werden (Beseitigung von Engpässen, Erhöhung der Kapazitäten).

Ergänzende Stellungnahmen zu den einzelnen Fragen finden sich im beiliegenden Fragebogen.

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

SR Werner Salzmann

Präsident

werner.salzmann@gmx.ch

Dr. Roman Engeler

Direktor

roman.engeler@agrartechnik.ch

Anhang: Fragebogen

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

Fragebogen

Stell	Stellungnahme eingereicht durch:			
	☐ Kanton X Verband ☐ Organisation ☐ Übrige			
Ab	sender:			
Sc	hweizerischer Ver	band für Landtechnik (SV	LT)	
Αι	ısserdorfstrasse 3°	1		
52	23 Riniken			
W	ichtig:			
		tellungnahme senden Sie nde E-Mail-Adresse: VL-S		rd- und PDF-Dokument bis am tive-TI@astra.admin.ch
1.	sonentransport a setzes vom 17. Assistenzsystem	auf den Transitstrassen im Juni 1994 über den Strass ne besondere Anforderung	Alpengebie sentransitve	rwagen zum Sachen- oder Per- et nach Artikel 2 des Bundesge- rkehr im Alpengebiet bezüglich ollen?
	(<i>Art. 45a Abs. 1</i>			T ===
	│	X NEIN		keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der SVLT lehnt den Inhalt der Standesinitiative sowie die vorgeschlagene Ums Strassenverkehrsgesetz ab. Unserer Meinung nach zielen die Vorschläge weit Ziel hinaus. So ist insbesondere die Pflicht zur Nachrüstung mit Assistenzsyste bereits in Verkehr befindlichen Fahrzeugen nicht praxistauglich und gerade finansporteure, die nur gelegentlich alpentraversierende Fahrten unternehmen, nicht tragbar. Zudem ist keinesfalls erwiesen, ob diese Systeme dann auch veiner Reduktion von Unfällen beitragen werden. Insbesondere die Nachrüstung von älteren Fahrzeugen, regulär in Verkehr g speziell für Gelegenheits-Transporteure finanziell nicht verkraftbar. Zudem gibt Begründung, wieso speziell dieser Verkehr mit solchen Systemen auszurüsten sin Anbetracht der Tatsache, dass die grundsätzliche Problematik auf allen grokehrsachsen vorhanden ist.		en die Vorschläge weit über das tung mit Assistenzsystemen von stauglich und gerade für solche Fahrten unternehmen, finanziell Systeme dann auch wirklich zu regulär in Verkehr gesetzt, ist verkraftbar. Zudem gibt es keine ystemen auszurüsten sein muss,		
2.	2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Penentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fazeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assiste system auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?		ngsweise ersten Fahrzeugprü- r, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein r Typengenehmigung des Fahr- re lang ohne dieses Assistenz-	
	(Art. 45a Abs. 1	,		
	☐ JA	X NEIN		keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Sollte die Umsetzung tatsächlich Eingang ins Strassenverkehrsgesetz einfliessen, sind bereits in Verkehr gesetzte schwere Motorwagen davon auszunehmen.			

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)		
	X JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
		ngsantrag: 2 beantwortet: Sollte die Umse 2 einfliessen, sind die Schweize	
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	X NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		
5.		gspflicht vorsehen kann?	bestimmte Fahrzeuge Ausnah-
	X JA	NEIN	keine Stellungnahme /
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Sollte die Standesinitiative wirklich umgesetzt werden, können wir uns Ausnahmen vorstellen, respektive sollten solche auch zwingend umgesetzt werden. Beispiele: Fahrzeuge mit Aufgaben im Kommunalsektor (Winterdienst und andere Unterhaltsarbeiten), Transport landwirtschaftlicher Güter.		

Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse Zentralsekretariat / Secrétariat central Theaterplatz 4, 3011 Bern Postfach / Case postale, 3001 Bern Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch



Per Mail an: VL-Standesinitiative-TI@astra-admin.ch

Bern, 30. September 2020

17.304 Standesinitiative Sicherere Strassen jetzt!: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir anhand des Fragebogens im separaten Word-Dokument gerne nutzen.

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*innen und der Allgemeinheit zugutekommt.

Die SP begrüsst diese Standesinitiative. Die Relevanz und Dringlichkeit sind unseres Erachtens gegeben. Denn die Letalität (Anzahl Getötete pro 10'000 Verunfallte) ist gemäss einer Studie¹ des BFU bei Unfällen im Schwerverkehr enorm viel höher ist als bei anderen Fahrzeugkategorien. Sie liegt bei etwa 360 getöteten Personen. Bei Motorrädern oder leichten Motorwagen sind es jeweils etwa 120 bzw. 100 getötete Personen. Weiter resümiert die Studie, dass bei solchen Unfällen mehr als 80 % der Opfer jeweils andere beteiligte Verkehrsteilnehmende sind. Auch vor diesem Hintergrund ist es also dringend notwendig, dass für schwere Motorwagen auf den Transitstrassen im Alpengebiet (aber auch auf anderen Strecken in Städten und Agglomerationen mit viel Mischverkehr; siehe dazu Antwort auf Frage 4 zu *Art. 45a Abs. 4 E-SVG*) höhere Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten.

Zudem verursacht der Schwerverkehr sehr hohe externe Kosten im Bereich der Unfälle: Das ARE kommt in seiner Erhebung zu den externen Kosten des Verkehrs zum Ergebnis, dass der Schwerverkehr in Sachen Unfälle im Jahr 2017 122 Mio. Fr. externe Kosten verursacht hat.² In den Jahren 2010 bis 2016 lag dieser Wert jeweils zwischen 99 und 208 Mio. Fr. pro Jahr. Diese erhebliche Kosten muss

_

¹ Niemann, S. Geschwindigkeit auf Schweizer Strassen. Bern: Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU; 2020.

² Bundesamt für Raumentwicklung (2020), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luftund Schiffsverkehr 2017.

schliesslich die Allgemeinheit tragen. Durch diese Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes werden die Minimal-Anforderungen an Lastwagen und Cars bezüglich der sicherheitsrelevanten Assistenzsystemen angehoben. Dies wird helfen, Unfälle zu vermeiden und damit auch die externen Kosten des Schwerverkehrs im Bereich Unfälle und somit auch im Allgemeinen zu senken.

Die SP begrüsst also 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. Wir würden es allerdings bevorzugen, wenn für gewisse nicht-grenzüberschreitende Transporte keine längere Frist vorgesehen wird (siehe dazu Antwort auf Frage 3 zu Art. 45a Abs. 3 E-SVG). Wir möchten aber an dieser Stelle betonen, dass wir auch eine Umsetzung mit Ausnahme (längere Frist) dem Status Quo vorziehen.

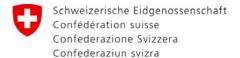
Wir sind überzeugt, dass die vorgeschlagene Ausrüstungspflicht mit unfallvermindernden Assistenzsystemen das Gefahrenpotenzial des Schwerverkehrs verringert und auf diese Weise der hohe Sicherheitsstandard auf den Schweizer Strassen weiter verbessert werden kann. Zudem ist von einer Verbesserung der Umwelt und Lärmbelastung in den betroffenen Regionen auszugehen, weil mit den neuen Mindestanforderungen im alpenquerenden Verkehr tendenziell modernere Fahrzeuge eingesetzt werden oder mit einer Verlagerung auf die Schiene zu rechnen ist.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen SP Schweiz

Mund

Christian Levrat Präsident SP Schweiz Claudia Alpiger Politische Fachsekretärin SP Schweiz



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

Stellungnahme eingereicht durch

☐ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation X☐ Übrige				
Absender:	Absender:			
Claudia Alpiger, Politische	Fachsekretärin			
SP Schweiz				
Theaterplatz 4				
3011 Bern				
Wichtig:				
		ord- und PDF-Dokument bis am		
30.09.2020 an loigende E-	Mail-Adresse: VL-Standesinitia	auve-11@astra.admin.cn		
		otorwagen zum Sachen- oder		
		gebiet nach Artikel 2 des Bun- transitverkehr im Alpengebiet		
•	steme besondere Anforderung			
(Art. 45a Abs. 1 und 2	•	3-11-11		
X JA	NEIN	keine Stellungnahme /		
		nicht betroffen		
Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:			
	erstanden und begrüsst es, d			
	hen- oder Personentranspor			
	im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten. Wir finden es für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden wichtig,			
dass möglichst bald die existierenden sicherheitsrelevanten Assistenz-Sys-				
teme des Schwerverkehrs auf der Strasse von allen Fahrzeugen verwendet				
werden.	wichtig auf exponierten Str	ockon mit orhöhtor Unfall		
	Unfallauswirkungen, wie es			
	d Tunnels mit Gegenverkeh			
•				

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)

	X JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
	Zeit von 5 Jahren als e gende Änderung von Abs. 2: ² Fahrzeuge nach Absaten Fahrzeugprüfung eidem Zeitpunkt, ab dem Typengenehmigung de fünf Jahre lang ohne die 1 verkehren. Diese Änderung hat ze Kompetenz erhält, sicher als erst nach fünf gen. In Fällen von grokönnte dies zukünftig	atz 1, bei deren Typengenehme in Assistenzsystem noch nicht ein Assistenzsystem für die E s Fahrzeugs erstmals obligato eses Assistenzsystem auf den u Folge, dass der Bundesrat herheitsrelevante Assistenz Jahren in der Verordnung al sser Sicherheitszugewinner für die Verkehrssicherheit v	igung beziehungsweise ersobligatorisch war, dürfen ab irteilung der entsprechenden risch wurde, noch <u>maximal</u> Transitstrassen nach Absatz in gewissen Fällen die Systeme auch schon früdles obligatorisch zu verfündurch Assistenz-Systeme von grossem Wert sein.
3.	. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	□JA	X NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
	Die SP ist der Meinung, dass alle schweren Fahrzeuge möglichst rasch auf den entsprechenden alpenquerenden Strecken die entsprechenden Systeme aufweisen müssen. Dies aus Gründen der möglichst effektiven Verbesserung der Sicherheit. Eine angedachte grundlegende Sonderbehandlung für die für die Alpengebiete wichtigen Verkehre (mit einer längeren Frist) widerspricht unseres Erachtens zu einem gewissen Grad auch dem Ziel des Gesetzesvorhabens. Wir möchten an dieser Stelle aber hervorheben, dass die SP aber die Umsetzung der Tessiner Standesinitiative mit der generellen Sonderbehandlung für die lokalen Verkehre dem Status quo klar vorziehen würde. Denn auch mit dieser längeren Frist für gewisse Verkehre würde die Verkehrssicherheit mit diesem Gesetzesvorschlag deutlich gesteigert.		
4.	. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken aus- dehnen kann?		
	(Art. 45a Abs. 4 E-SVG		□ Lucius Of II
	X JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	

Die SP begrüsst diese Massnahme sehr. Dies lässt die Möglichkeit offen, dass in Zukunft auch andere mit den Alpenquerungen vergleichbare Strecken in Absprache mit den betroffenen Kantonen angegangen werden können.

Zudem ermöglicht dies, ebenso auf Strecken in Städten und Agglomerationen, die viel Mischverkehr haben, höhere Anforderungen an den Schwerverkehr zu stellen. Insbesondere Abbiegeassistenten für Lastwagen, welche Velofahrer*innen und Fussgänger*innen erkennen und auf ebendiese aufmerksam machen können, sollten unseres Erachtens möglichst rasch und flächendeckend vorgeschrieben/obligatorisch werden. Somit können fatale Verkehrsunfälle auf exponierten Strecken verhindert werden und eine Steigerung der Verkehrssicherheit in Städten, Agglomeration und auf dem Land erreicht werden.

5.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
	X JA	☐ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind uns bewusst, dass es Fahrzeuge (oder Situationen) gibt, bei welchen die entsprechenden Auflagen nicht erfüllt werden können. Wir erachter as als wichtig dass der Bundesrat hier mit gesundem Menschenverstand		
	chen die entsprechenden Auflagen nicht erfullt werden konnen. Wir erachten es als wichtig, dass der Bundesrat hier mit gesundem Menschenverstand und im Rahmen der Verhältnismässigkeit für einzelne Verkehre Ausnahmen erlässt. Der Bundesrat soll aber damit in keiner Weise mit einer laschen Umsetzung durch eine grosszügige Ausnahme-Regelung das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf diesen exponierten Routen mindern. So sollen sich konkrete Ausnahmen-Fälle insb. auf die Fahrzeuge des Militärs oder Oldtimer be schränken.		



REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50 regierungsrat@ag.ch www.ag.ch/regierungsrat

A-Post PlusBundesamt für Strassen
3003 Bern

9. September 2020

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens zum Vorentwurf einer Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) (Umsetzung der 17.304 Standesinitiative. *Sichere Strassen jetzt!* des Kantons Tessin) Stellung zu nehmen.

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung fordert Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen für schwere Motorwagen im Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet. Damit soll das Gefahrenpotenzial des Schwerverkehrs verringert und der bereits hohe Sicherheitsstandard auf den Schweizer Strassen weiter verbessert werden.

Wir bedanken uns für die Einladung und teilen Ihnen mit, dass wir als Mittelland-Kanton mangels Betroffenheit auf eine Stellungnahme verzichten. Dies entnehmen Sie auch dem ausgefüllten Fragebogen in der Beilage.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

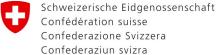
Dr. Markus Dieth Landammann Vincenza Trivigno Staatsschreiberin

Beilage

Fragebogen

Kopie

· vl-standesinitiative-ti@astra.admin.ch



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

Stellungnahme eingereicht durch: Regierungsrat des Kantons Aargau, Regierungsgebäude, 5001 Aarau ∃Übrige Absender: Regierungsrat des Kantons Aargau Regierungsgebäude 5001 Aarau Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch 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? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG) $\prod JA$ ☐ NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen Bemerkungen / Änderungsantrag: 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) \Box JA ☐ NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen Bemerkungen / Änderungsantrag:

3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	□JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
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 / Änderu	ngsantrag:	
5.		stungspflicht vorsehen kann?	ür bestimmte Fahrzeuge Aus-
	□JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Rathaus, Marktplatz 9 CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 80 54 Fax: +41 61 267 85 72 E-Mail: staatskanzlei@bs.ch www.regierungsrat.bs.ch Kommission für Verkehr- und Fernmeldewesen (KVF-N)

Per E-Mail an: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Basel, 18. September 2020

Regierungsratsbeschluss vom 15. September 2020 Vernehmlassung zur Standesinitiative. Sichere Strasse jetzt!

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 von Kommissionspräsident Michael Töngi wurde der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt zur Vernehmlassung zum Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mangels direkter Betroffenheit äussern wir uns nicht im Detail zum Vorentwurf. Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt ist es aber wichtig, dass die Fahrzeuge der Blaulichtorganisationen von den Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen ausgenommen würden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Anliegens.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Elisabeth Ackermann

Präsidentin

Barbara Schüpbach-Guggenbühl

& un tona

Staatsschreiberin



Regierungsrat

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

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

2. September 2020

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen CH-3003 Bern

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:

2020.SIDGS.445

RRB Nr.:

996/2020

Direktion:

Sicherheitsdirektion

Klassifizierung:

Nicht klassifiziert

Vernehmlassung des Bundes: 17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt! Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen des erwähnten Vernehmlassungsverfahrens.

Die Wirksamkeit und der Nutzen von Assistenzsystemen für die Verkehrssicherheit stehen ausser Frage. Insofern sind die Bemühungen der Europäischen Union und des Bundes zur zeitnahen Ausrüstung von Neufahrzeugen mit entsprechenden technischen Einrichtungen im Rahmen der Homologation und bei der Verwendung im Strassenverkehr sehr zu begrüssen.

Die vorgeschlagene Revision des Strassenverkehrsgesetzes ist aber aus folgenden Erwägungen abzulehnen:

Durch die hohen Laufleistungen und die rasche Erneuerung der Fahrzeugflotte mit modernen Fahrzeugen werden die Anforderungen im Transitverkehr schon in naher Zukunft in der Praxis von selbst erreicht oder übertroffen. Die verschärften Anforderungen erhöhen die Regelungsdichte im Bereich Strassenverkehr somit unnötig, da diese Vorschriften durch die faktische Entwicklung innert Kürze überflüssig werden. Die Standesinitiative stösst so bereits offene Türen auf.

Es gilt zu beachten, dass die in der Vorlage vorgesehene Nachrüstung von Fahrzeugen aus technischer und wirtschaftlicher Sicht für das Transportgewerbe kaum in Frage kommen kann.

Die vorgesehenen Ausnahmen für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte sind bezüglich Verkehrssicherheit nicht zu rechtfertigen. Wie das vom ASTRA in Auftrag gegebene Gutachten zeigt, wird durch die vorgesehene Regelung auch das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU verletzt.

Die von der Standesinitiative «Sichere Strassen jetzt!» geforderten Mindeststandards bei der Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen bei Nutzfahrzeugen sind auf der Strasse durch die Kontrollorgane nur mit grossem Aufwand technisch überprüfbar. Es droht ein administrativer oder technisch äusserst anspruchsvoller polizeilicher Kontrollaufwand, der betreffend Kosten und Nutzen nicht vertretbar wäre.

Weitere Details können dem Fragebogen entnommen werden.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Pierre Alain Schnegg Regierungspräsident

Christoph Auer Staatsschreiber

Verteiler

- Sicherheitsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion
- Bau- und Verkehrsdirektion

Beilagen

- Antwortformular

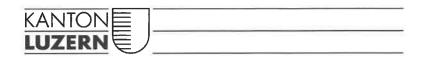
Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

\boxtimes	Kanton	Organisation 🗌 Übrige		
Ab	sender:			
Re	gierungsrat des Kantons	Bern		
Ро	stgasse 68			
Ро	stfach			
30	00 Bern 8			
Wi	chtig:			
		ahme senden Sie bitte als Wor		
30	.09.2020 an folgende E-N	lail-Adresse: VL-Standesinitiati	ve-Tl@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 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	
	stehen ausser Frage. In des Bundes zur zeitnahen nischen Einrichtungen ir Strassenverkehr sehr zu Wird die Verbesserung eine Ausrüstungspflicht ton Tessin geforderten Adass der Bundesrat Son	r Nutzen von Assistenzsysteme sofern sind die Bemühungen den en Ausrüstung von Neufahrzeu in Rahmen der Homologation u i begrüssen. der Verkehrssicherheit angestre mit neuartigen Assistenzsysten Alpentransitstrassen zu beschrä derregelungen für Inlandfahrte	er Europäischen Union und gen mit entsprechenden technd bei der Verwendung im ebt, so wäre grundsätzlich nen nicht nur auf die vom Kanänken. Auch die Möglichkeit, n vorsehen kann, widerspricht	
	ton Tessin geforderten Alpentransitstrassen zu beschränken. Auch die Möglichkeit, dass der Bundesrat Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen kann, widerspricht dem Verkehrssicherheitsgedanken und dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Transporteure. Entsprechend hält das vom ASTRA in Auftrag gegebene Gutachten nachvollziehbar fest, dass die vorgesehene Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstösst und nicht mit dem Landverkehrsabkommen vereinbar ist. Erfahrungsgemäss werden die hohen Laufleistungen im gewerbsmässigen Schwerverkehr und die damit verbundene rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen rasch dazu führen, dass die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungsweise sogar übertroffen werden. Die verschärften An-			

	forderungen erhöhen die Regelungsdichte im Bereich Strassenverkehr somit unnötig, da diese Vorschriften durch die faktische Entwicklung innert Kürze überflüssig würden.		
	Die Einhaltung der verschärften Vorschriften wäre für die Polizeiorgane nur mit einem kaum vertretbaren Aufwand zu kontrollieren. Erschwerend fällt ins Gewicht, dass es sich bei Missachtung der Ausrüstungspflicht lediglich um Übertretungstatbestände handelt.		
	Aus diesen Gründen ist	die Initiative abzulehnen.	
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
	Fahrzeuge neuerer Gengaben und Treibstoff ein jährlich ca. 8% der schwsetzt. Dies bedeutet, da zum Sachen- oder Pers Oft ist eine Nachrüstung Aufwand oder unverhält komplex und dadurch fügilt folgendes: Für die Anwendung der soweit in den Übergang vorgesehen sind, die in	d ökologischen Gründen werder derationen eingesetzt. Dadurch ingespart werden. Gemäss Stativeren Motorwagen zum Sacher ss ca. alle 6 Jahre rund die Häl onentransport ersetzt werden. In technisch nicht möglich oder renismässigen Kosten. Die EU-Ür die Schweiz nicht einfach um in Anhang 2 aufgeführten interisbestimmungen dieser Verordren jeweiligen Regelungen ent ir die Zulassung auf den Zeitput	können Strassenverkehrsabstik werden in der Schweiz n- oder Personentransport erfte der schweren Motorwagen nur mit unverhältnismässigem bergangsfristen sind z.T. sehr setzbar. Gemäss Art. 3b VTS nationalen Regelungen gelten, nung keine anderen Fristen haltenen Übergangs-
	Aus diesem Grund ist die erste Inverkehrsetzung in der Schweiz kein verlässliches Datum für die Anwendung der EU-Vorschriften. Somit ist es möglich, dass Fahrzeuge, die im EU-Raum zugelassen sind, den neuen Vorschriften schon entsprechen müssen, CH-Fahrzeuge aber noch nicht. Für die Kontrollorgane ist die Überprüfung vor Ort nicht möglich. Das Importdatum ist		
2	im CH-Fahrzeugausweis		ir alpanauaranda piaht arang
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme /

	nenwirtschaft nachvollzi kehrssicherheit und die	darf nach einer Ausnahmerege ehbar. Eine Gesetzesänderung Rechtsgleichheit aber für alle s transport einheitlich Gültigkeit h	g sollte mit Blick auf die Ver- chweren Motorwagen zum
	vgi. adon bemerkangen	Zu i lugo i	
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: Grundsätzlich wäre der flächendeckende Einsatz moderner Assistenzsysteme im Interesse der Verkehrssicherheit gesamtschweizerisch zu begrüssen. Da sich die technische Entwicklung aber innert nützlicher Zeit ohnehin in diese Richtung bewegt, wird die im Rahmen der Initiative vorgesehene streckenbezogene Regelung keinen Mehrwert erzeugen.		
5.		stungspflicht vorsehen kann?	ür bestimmte Fahrzeuge Aus-
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus Gründen der Praktikabilität sollten Ausnahmen möglich sein und gegebenenfalls restriktiv bewilligt werden können.		



Justiz- und Sicherheitsdepartement

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

Zustellung per Mail:

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA

Luzern, 15. September 2020

Protokoll-Nr.: 1053

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir die Ausrichtung «Sichere Strassen» zwar begrüssen, den Vorentwurf einer Änderung des Strassenverkehrsgesetzes jedoch aus Kosten- und Effizienzgründen ablehnen. Die Details entnehmen Sie bitte dem beiliegenden Antwortformular.

Freundliche Grüsse

Paul Winiker Regierungsrat

- Antwortformular

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

Stellungnahme eingereicht durch:

⊠ Kanton □ Verband □ Organisation □ Übrige				
Ab	Absender:			
_	Kanton Luzern Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Luzern			
	hnhofstrasse 15			
60	02 Luzern			
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch				
4	Oir I Oir I will simm	to do a transfer of the second M		
1.	Personentransport auf desgesetzes vom 17.	den Transitstrassen im Alpen Juni 1994 über den Strassen steme besondere Anforderung	otorwagen zum Sachen- oder gebiet nach Artikel 2 des Bun- transitverkehr im Alpengebiet en gelten sollen?	
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
	Bemerkungen / Änderungsantrag: - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen sollte deshalb nicht auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränkt werden, sondern für alle Schweizer Strassen gelten. - Erfahrungsgemäss werden die geforderten Mindeststandards von selbst erreicht beziehungsweise sogar übertroffen durch hohe Laufleistungen und die damit verbundene rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen. Die geplanten verschärften Anforderungen würden rasch obsolet. - Die Sonderregelung für Inlandfahrten widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlung. Entsprechend hält ein vom ASTRA in Auftrag gegebenes Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und nicht mit europäischem Recht (Landverkehrsabkommen) vereinbar sei. - Die Einhaltung der Vorschriften wäre für die Polizeiorgane nur mit einem hohen Aufwand zu kontrollieren.			

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:		
	In der Schweiz werden ungefähr alle sechs Jahre rund die Hälfte der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt. Eine Nachrüstung von Assistenzsystemen in älteren Fahrzeuge ist nicht möglich. Mit jedem neu obligatorisch werdenden Assistenzsystem werden aktuell neue Fahrzeuge fünf Jahre später für den vorgesehenen Einsatzzweck nicht mehr eingesetzt werden können. Die vorgeschriebene vorzeitige Erneuerung der Fahrzeugflotte kann zu einer grossen wirtschaftlichen Belastung von Transportunternehmen werden.		
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	□JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
	 Eine differenzierte Umsetzung nur für die Südschweiz und das Wallis führt zu Marktverzerrungen, welche spätestens bei einer Ausdehnung auf weitere Strecken zu an Diskriminierung oder Bevorzugung grenzende Zuständen führen könnten. Eine Gesetzesänderung sollte mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Rechtsgleichheit für alle schweren Motorwagen, inkl. Kleinbussen mit Anhänger zum Sachen- oder Personentransport Gültigkeit haben. 		
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 / Änderu	ngsantrag:	
	Vorschriften für einzelne Strecken machen hinsichtlich der Sicherheit im Strassenverkehr keinen Sinn und sind für die ohnehin kleinräumige Schweiz abzulehnen.		

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
	raum zu verbessern. Au	ngsantrag: r Gesetzesänderung ist es, die usnahmen sollten zwar möglic nt zu Lasten der Verkehrssiche	h sein, aber restriktiv bewilligt

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Nationalrat Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) 3003 Bern

Telefon 041 618 79 02 staatskanzlei@nw.ch Stans, 22. September 2020

Standesinitiative 17.304. Sichere Strassen jetzt! Stellungnahme

Sehr geehrter Kommissionspräsident Sehr geehrte Damen und Herren Nationalräte

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 haben Sie den Kanton Nidwalden in der erwähnten Angelegenheit zur Stellungnahme eingeladen. Für diese Möglichkeit zur Mitwirkung möchten wir uns herzlich bedanken.

Der Regierungsrat des Kantons Nidwalden unterstützt die Standesinitiative im Grundsatz. Unsere Begründung und zusätzliche Bemerkungen entnehmen Sie bitte dem Antwortformular im Anhang.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bei Ihren weiteren Arbeiten.

Freundliche Grüsse

NAMENS DES REGIERUNGSRATES

Dr. Othmar Filliger

Landammann

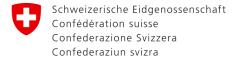
lic. iur. Armin Eberli Landschreiber

- Antwortformular

Geht an:

- VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

2020.NWSTK.127



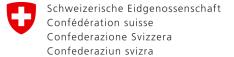
Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

	⊠ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige				
Ab	sender:				
Ka	nton Nidwalden, Staatsk	kanzlei, Dorfplatz 2, 63 71 Star	ns		
\A/:	ohtigu				
	chtig: e elektronische Stellung	nahme senden Sie bitte als W	ord- und PDF-Dokument bis am		
		Mail-Adresse: VL-Standesinitia			
1.			otorwagen zum Sachen- oder		
			gebiet nach Artikel 2 des Bun-		
		Juni 1994 uber den Strasser steme besondere Anforderung	ntransitverkehr im Alpengebiet len gelten sollen?		
	(Art. 45a Abs. 1 und 2		genen genen.		
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme /		
			nicht betroffen		
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:			
	Die Forderung der Initia	ative, für schwere Motorwagen	zum Sachen- oder Perso-		
	nentransport im alpenq	uerenden Verkehr auf Transits	strassen im Alpengebiet ge-		
		desgesetzes über den Strasse	entransitverkehr im Alpenge- srüstung mit unfallvermindern-		
		n festzulegen, wird grundsätzli			
		rden, dass das heutige Syster			
		izer Strassen grösstenteils inte gtyp international zugelassen,			
		i diesem Typengenehmigungs			
	Gemäss Bericht zu Art.	45a Abs. 1 (S. 8) sollen nur je	ene Sicherheitsassistenzsys-		
			rerminderungspotential haben. le, welche aufgrund internatio-		
		atorisch sind, als unfallvermin			
	Es stallt sich im 7.12-2-	manhana mit dar Tatasaha da	and oh dom Johr 2022 die EU		
		menhang mit der Tatsache, da heitssysteme vorschreibt die F			
	schnellen) eigenen Reg	gelungen in diesem Bereich üb	perhaupt sinnvoll ist. Aufgrund		
			ung erst einen Effekt erzielen,		
	weriii die iiilemalionale	n (sprich) ⊏o-nomen ab den	n Jahr 2022 Wirkung entfalten.		

	Ab diesem Zeitpunkt werden sich die Fahr-zeugflotten in der Folge automatisch schnell erneuern. Aus diesem Grund sollte geprüft wer-den, das Inkrafttreten der Vorlage auf den 1. Januar 2022 festzulegen, sofern nicht sogar ganz auf diese verzichtet werden könnte.		
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 / Änderu	ngsantrag:	
3.	überschreitende Trans von besonderer Bedeu	porte, die für die Wirtschaft de utung sind, sowie für mit diese rten eine längere Frist vorsehe	r alpenquerende, nicht grenz- er Südschweiz oder des Wallis en Transporten direkt zusam- en kann?
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Weiter ist festzuhalten, dass es grundsätzlich zu begrüssen ist, dass die alpenquerenden, nicht grenzüberschreitenden Transporte, der in den Alpenkantonen tätigen Speditionsunternehmen entlastet werden sollen. Da auf Kurzstrecken das Unfallrisiko weitaus geringer ausfällt als auf Langstrecken, ist eine solche Ausnahme zu vertreten. Diese rein inländischen Transporte stellen die Versorgung der Berggebiete sicher. Ohne Son-derregelung für diese Transporte wären Schweizerische Unternehmen allenfalls von der ein-geführten Massnahme leicht stärker betroffen als ausländische Unternehmen. Wie bereits erwähnt fahren diese Unternehmen häufiger Kurzstrecken. Aus diesem Grund müssen die Fahrzeuge auch weniger schnell ersetzt werden. Dies könnte dazu führen, dass inländische Spediteure nach dem Ablauf der Fünfjahresfrist Fahrzeuge ersetzen müssten, welche eigent-lich noch nicht am Ende ihrer Lebensdauer angelangt sind.		
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 / Änderu	ngsantrag:	

	Grundsätzliche Zustimmung. Bzgl. des Inkrafttretens der Vorlage vgl. Ausführungen zu Frage 1.		
5.		stungspflicht vorsehen kann?	ür bestimmte Fahrzeuge Aus-
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
		oerlegungen sollten aber die so bereits gesetzlich von der Ve	
	Es sollte aus diesem diesem Grund im SVG direkt eine entsprechende Ausnahmebestimmung verankert werden. Eine vergleichbare Ausnahme besteht beispielsweise bereits in Art. 99 Abs. 2 lit. a VTS (SR 741.41), welcher eine Ausnahme von der Pflicht von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen für "Motorwagen der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes" vorsieht. Eine solche Ausnahme ist notwendig, da sich Assistenzsysteme, die auf den "Regelbetrieb" von Fahrzeugen ausgelegt sind, bei dringlichen Einsatz- und Notfallfahrten als kontraproduktiv erweisen können bzw. für die Verwendung bei Einsatzfahrten der Feuerwehr (und anderer Blaulichtorganisationen) nicht geeignet sind. Es besteht technisch und wissenschaftlich keine Evidenz, dass die Einführung von solchen Assistenzsystemen zur Verhinderung von Unfällen / Zwischenfällen von Fahrzeugen der Blaulicht-Einsatzorganisationen angezeigt wäre (zumal Unfälle / Zwischenfälle dieser Fahrzeuge in der Praxis ohnehin höchst selten sind).		
	Schwere Motorwagen der Feuerwehr haben überdies eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 20 Jahren. Eine Nachrüstpflicht wäre - abgesehen von den grundsätzlichen Überlegungen (siehe vorherige Punkte) - für die Trägerinnen der Feuerwehren angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge weder wirtschaftlich verhältnismässig, noch dürfte sie unter Umständen technisch sinnvoll durchzuführen sein.		
	Art. 45a Abs. 5 E-SVG gen kursiv):	sollte somit folgendermassen	formuliert werden (Ergänzun-
	Polizei, des Zolls, d pflicht nach Absatz	er Sanität und des Zivilschutze 1 und 2 ausgenommen. Der B nach Absatz 1 Ausnahmen vol	undesrat kann für bestimmte



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Absender: Sicherheits- und Justizdepartement Kanton Obwalden Foribach 1 6060 Sarnen Kontaktperson: Florian Ulrich Departementssekretär Stv. 041 666 62 18 florian.ulrich@ow.ch Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 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 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG) DJA NEIN Reine Stellungnahme / nicht betroffen Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-					
Foribach 1 6060 Sarnen Kontaktperson: Florian Ulrich Departementssekretär Stv. 041 666 62 18 florian.ulrich@ow.ch Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-Tl@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 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG) Di JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen ebschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-	Abse	Absender:			
Kontaktperson: Florian Ulrich Departementssekretär Stv. 041 666 62 18 florian.ulrich@ow.ch Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 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 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG) DJA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-	Siche	erheits- und Justizdep	artement Kanton Obwalden		
Kontaktperson: Florian Ulrich Departementssekretär Stv. 041 666 62 18 florian.ulrich@ow.ch Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-Tl@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 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: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderen Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-					
Florian Ulrich Departementssekretär Stv. 041 666 62 18 florian.ulrich@ow.ch Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-Tl@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 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG) Dia Meine Stellungnahme / nicht betroffen Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-	6060	Sarnen			
Florian Ulrich Departementssekretär Stv. 041 666 62 18 florian.ulrich@ow.ch Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-Tl@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 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG) Dia Meine Stellungnahme / nicht betroffen Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-	I/ a m t	alsto ava ava			
Departementssekretär Stv. 041 666 62 18 florian.ulrich@ow.ch Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 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 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG) DA NEIN Reine Stellungnahme / nicht betroffen Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-					
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-Tl@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 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: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-		_			
Michtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 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 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: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr − insbesondere auf den alpenquerenden Strecken − durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-			•		
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-Tl@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 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: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr − insbesondere auf den alpenquerenden Strecken − durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-	_				
Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 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 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: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-	110110				
Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 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 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: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-	Wich	ntia:			
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? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG) JA		_	nahme senden Sie bitte als W	ord- und PDF-Dokument bis am	
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? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG) JA NEIN heine Stellungnahme / nicht betroffen Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-					
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? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG) JA NEIN heine Stellungnahme / nicht betroffen Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-					
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? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG) JA NEIN heine Stellungnahme / nicht betroffen Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-	1.	Sind Sie damit einver	standen. dass für schwere M	otorwagen zum Sachen- oder	
bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG) DIA NEIN Reine Stellungnahme / nicht betroffen Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-	F	Personentransport auf	den Transitstrassen im Alpen	gebiet nach Artikel 2 des Bun-	
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG) □ JA □ NEIN □ keine Stellungnahme / nicht betroffen Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-		•			
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-		•		en geiten sollen?	
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf <i>alle</i> Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-	<u> </u>	<u> </u>	·		
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-		_] JA	X NEIN		
Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf <i>alle</i> Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-) / Ä		Then betonen	
Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf <i>alle</i> Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-		semerkungen / Anderu	ingsantrag:		
Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf <i>alle</i> Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-	V	Vir begrüssen grundsä	itzlich die Absicht des Bundes	die Verkehrssicherheit im	
- Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf <i>alle</i> Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-					
einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf <i>alle</i> Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-	Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen.				
einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf <i>alle</i> Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-		- Die Revision hezweckt die Verhesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht			
nicht konsequenterweise, wenn schon auf <i>alle</i> Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-					
Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-					
gane nur mit einem kaum vertretbaren Aufwand zu kontrollieren.					
gano nai niit oinoin kaain voittotbaron karwana za kontrollioron.	9		ani vorti otbaroni / tarwana za ki	ond onlor on.	

- Zu beachten ist, dass die Ausnahmeregelung - der Bundesrat kann Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen - sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlung widerspricht.

Die EU-Gesetzgebung ist auf dem Weg, mit zusätzlichen verpflichtenden Ausrüstungen von Pkw, Lkw und Bussen, Menschenleben zu retten. Folgende Fahrerassistenzsystemen, werden ab 2022 für alle neuen Fahrzeuge verpflichtend eingeführt:

- Intelligenter Geschwindigkeitsassistent ("Geschwindigkeitsbremse")
- Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre
- Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers
- Warnsystem bei nachlassender Konzentration des Fahrers
- Notbremslicht
- Rückfahrassistent
- Ereignisbezogene Datenerfassung ("Black Box")
- Notbrems-Assistenzsystem
- Notfall-Spurhalteassistent

Mit der LSVA besteht heute schon der Anreiz, mit möglichst modernen Fahrzeugen die Alpen zu queren. Die neuen Fahrzeuge sind entsprechend mit Assistenzsystemen (gemäss EU-Vorgaben) ausgerüstet.

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
	Sicherheitsstandard. De tenzsysteme eingeführt wieder nach 5 Jahren a Assistenzsysteme biete nun Schutzsysteme ge	e Fahrzeuge entsprechen scho a in den nächsten Jahren laufe t werden ist es unverständlich, nusser Verkehr zu nehmen sind en unterschiedliches Schutzpot fordert und eingeführt, die das it fraglich, ob bereits nach fünf	end solche Sicherheitsassis- dass neue Fahrzeuge bereits d. tential. Gemäss EU werden grösste Schutzpotential bie-

3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	□JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
		g sollte mit Blick auf die Verke eren Motorwagen zum Sacher	
	Vergleiche zudem Antv	vort bei Ziffer 1.	
4.		ngspflicht aus Sicherheitsgründ	ach Anhörung der betroffenen den auf weitere Strecken aus-
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
		ie gleichen Sicherheitsbestimn I vermieden werden, einzelne	nungen auf allen Strassenab- Strassen mit speziellen Aufla-
5.		stungspflicht vorsehen kann?	ür bestimmte Fahrzeuge Aus-
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	
	Zustimmung unter der Voraussetzung, dass diese nicht an eine Frist gebunden ist, bzw. die Frist ca. der Einsatzdauer eines Fahrzeuges entspricht. Ausser der Zweck der Frist ist die schnellere Ermöglichung für das autonomen Fahren auf unseren Strassen.		
	Bei einzelnen Fahrzeugarten wie Oldtimern und gewissen Armeefahrzeugen ist die Nachrüstung mit solchen Assistenzsystemen teilweise technisch gar nicht mehr möglich. Dabei handelt es sich aber um wenige Fahrzeuge gemessen am gesamten Verkehrsaufkommen schwerer Motorfahrzeuge.		
	Schwere Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind zwingend von der Pflicht zur Ausrüstung (Art. 45a Abs. 1) bzw. Nachrüstung (Art. 45a Abs. 2) auszunehmen.		

Zwar betrifft die Vorlage derzeit nur einzelne Kantone / Strecken. Wir äussern uns jedoch aus grundsätzlichen Überlegungen. Andererseits wird der Bundesrat in der Vorlage ausdrücklich dazu ermächtigt, die Regelung auf weitere Strecken auszudehnen (vgl. Art. 45a Abs. 4 E-SVG).

Wir beantragen deshalb, bereits auf Stufe der vorgesehenen Änderung im SVG eine entsprechende Ausnahmebestimmung klar zu formulieren – vergleichbar zum Beispiel mit der analogen Bestimmung / Formulierung in Art. 99 Abs. 2 lit. a VTS (SR 741.41), die eine Ausnahme von der Pflicht von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen für «Motorwagen der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes» vorsieht.

Eine neue Formulierung für Art. 45a Abs. 5 E-SVG könnte somit lauten (Änderung / Ergänzung *kursiv*):

Schwere Motorwagen zum Sachen- und Personentransport der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes sind von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 ausgenommen. Der Bundesrat kann für bestimmte weitere Fahrzeuge nach Absatz 1 Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 vorsehen.

Begründung:

Im Rahmen von dringlichen Einsatzfahrten und Notfall-Einsätzen können sich Assistenzsysteme, die auf den «Regelbetrieb» von Fahrzeugen ausgelegt sind, als kontraproduktiv erweisen bzw. sind für die Verwendung bei Einsatzfahrten der Feuerwehr (und anderer Blaulichtorganisationen) nicht geeignet.

Weiter besteht technisch und wissenschaftlich keine Evidenz, dass die Einführung von solchen Assistenzsystemen zur Verhinderung von Unfällen / Zwischenfällen von Fahrzeugen der Blaulicht-Einsatzorganisationen angezeigt wäre (zumal Unfälle / Zwischenfälle dieser Fahrzeuge in der Praxis ohnehin höchst selten sind). Schwere Motorwagen der Feuerwehr haben überdies eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 20 Jahren. Eine Nachrüstpflicht wäre - abgesehen von den grundsätzlichen Überlegungen (siehe vorherige Punkte) - für die Trägerinnen der Feuerwehren angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge weder wirtschaftlich verhältnismässig, noch dürfte sie unter Umständen technisch sinnvoll durchzuführen sein.

Schliesslich, und das ist zentral, wäre ein Verbot zum Verkehr solcher Fahrzeuge auf entsprechend bezeichneten Strecken im Sinne der Gewährleistung der Sicherheit von Mensch, Tier, Umwelt und Sachwerten nicht zu rechtfertigen, da dann eine uneingeschränkte Hilfeleistung bis zum Ersatz dieser Fahrzeuge nicht mehr gewährleistet werden kann.

Kanton Schaffhausen Regierungsrat Beckenstube 7 CH-8200 Schaffhausen www.sh.ch



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

Bundesamt für Strassen Vernehmlassung 17.304 3003 Bern

per Mail an: VL-Standesinitiative.Tl@astra.admin.ch

Schaffhausen, 8. September 2020

17.304 Standesinitiative «Sicherere Strassen jetzt!»; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Präsident. Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 haben Sie uns eingeladen, zur obgenannten Standesinitiative und dem entsprechenden Vorentwurf einer Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat lehnt die Standesinitiative ab. In der Beilage finden Sie den ausgefüllten Fragebogen. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

DES SCHAFFIN

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

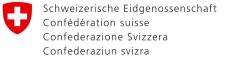
Der Präsident:

Martin Kessler

Der Staatsschreiber:

Dr. Stefan Bilger

Beilage: ausgefüllter Fragebogen



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

Stellungnahme eingereicht durch:

\boxtimes	⊠ Kanton □ Verband □ Organisation □ Übrige		
Ab	sender: Kanton Schaffh	ausen	
	chtig:		
		nahme senden Sie bitte als W Mail-Adresse: VL-Standesinitia	ord- und PDF-Dokument bis am
30	.09.2020 an loigende E-	iviali-Adresse. VL-Staridesiiilla	alive-11@astra.admin.cm
1.			otorwagen zum Sachen- oder gebiet nach Artikel 2 des Bun-
			itransitverkehr im Alpengebiet
		steme besondere Anforderung	
	(Art. 45a Abs. 1 und 2	E-SVG)	
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme /
			nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderu	ingsantrag:	
	Wir lehnen diesen Vors	schlag aus folgenden Gründen	ab:
	Dai dan wanna sablana	on an Danielon on landalt an air	h in
			h in erster Linie um eine ver- Sicherheitsstandard auf alpen-
			verbessern. Dazu sollen für
	•		nsport auf den Transitstrassen
			mit unfallvermindernden Assis-
			ulassung von Fahrzeugen auf
			ormen . Ist ein Fahrzeugtyp inder Schweiz fahren. Ab 2022
			orwagentypen sowie ab 2024
			Sicherheitssysteme eingebaut
			Bericht (Ziffer 1.4, dritter Ab-
	brems-Assistenzsysten		te- und hochentwickelte Not-
	Di Gilio-Addiatelizayateli	io oto.	
			en und die damit verbundene
			n Fahrzeugen rasch dazu füh-
	l ren, dass die getorder	ten Mindeststandards bald vo	on selbst erreicht beziehungs-

weise sogar übertroffen werden. Unserer Ansicht nach würde somit das vorgeschlagene zusätzliche Regelwerk **in einigen Jahren obsolet**, weshalb darauf verzichtet werden kann.

- Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise (wenn schon) auf **alle Schweizer Strassen** erstrecken soll.
- Die Einhaltung der verschärften Vorschriften wäre für die Polizeiorgane **nur mit einem kaum vertretbaren Aufwand zu kontrollieren.** Erschwerend fällt ins Gewicht, dass es sich bei Missachtung der Ausrüstungspflicht lediglich um Übertretungstatbestände handelt.
- Die Ausnahmeregelung, dass der Bundesrat Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen kann, widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der **Gleichbehandlung**. Entsprechend hält ein vom ASTRA in Auftrag gegebenes Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und nicht mit europäischem Recht, insb. dem Landverkehrsabkommen, vereinbar sei.

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
	grundsätzlich Fahrzeug schaftlichen und ökolog gaben und Treibstoff e jährlich ca. 8 % der so ersetzt. Daraus ergibt s torwagen zum Sachen-		rch doch Strassenverkehrsab- tatistik werden in der Schweiz chen- oder Personentransport d die Hälfte der schweren Mo- tzt werden. Eine Nachrüstung
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	☐ JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme /

Pomorkuna	en / Änderung	acontroa
Demerkung		ysanılay.

Vgl. Frage 1. Eine Gesetzesänderung sollte mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Rechtsgleichheit für alle schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport Gültigkeit haben. Diese Ausnahmeregelung betrachten wir als nicht vertretbar, da sie gewisse inländische Transporte gegenüber ausländischen besserstellt und damit gem. Rechtsgutachten der Universität Freiburg das Landverkehrsabkommens verletzt bzw. eine verbotene Diskriminierung darstellt. Im Weiteren widerspricht diese Ausnahmeregelung den sicherheitspolitischen Zielen der Massnahme.

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 / Änderu	ngsantrag:	
	Dies würde die Kontrollen für die kantonalen Vollzugsorgane noch komplizierter und aufwändiger machen. Wenn schon müssten die vorgeschlagenen Regelungen im Falle einer Umsetzung auf dem gesamten Schweizer Strassennetz Anwendung finden (Gefahrenpotenzial besteht grundsätzlich nicht nur im alpenquerenden Verkehr).		
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:		
	Aus Verkehrssicherheitsgründen sollten Ausnahmen möglich sein und ggf. restriktiv bewilligt werden können.		

Baudepartement

Departementssekretariat

Domizil: Olympstrasse 10, Brunnen Postfach 1250

6431 Schwyz Telefon 041 819 25 15



6431 Schwyz, Postfach 1250

Bundesamt für Strassen via E-Mail an VL-Standesinitiative-Tl@astra.admin.ch

Ihr Zeichen BTA

E-Mail andrea3.betschart@sz.ch

Direktwahl 041 819 25 16
Datum 20. August 2020

NR, Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen: Vernehmlassung zu 17.304 «Standesinitiative. Sichere Strassen jetzt!»

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 laden Sie den Kanton Schwyz zum oben genannten Mitbericht ein.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir und teilen Ihnen mit, dass der Kanton Schwyz auf einen Mitbericht verzichtet.

Freundliche Grüsse

Baudepartement des Kantons Schwyz

Departementssekretariat

Sign. Norbert Mettler, Departementssekretär





Rathaus / Barfüssergasse 24 4509 Solothurn so.ch



Bundesamt für Strassen (ASTRA) 3003 Bern

25. August 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes - Umsetzung der Standesinitiative (17.304) «Sicherere Strassen jetzt!»

Sehr geehrter Herr Direktor Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 stellten Sie der Kantonsregierung den Vorentwurf und den erläuternden Bericht zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes zu und luden diese zur Stellungnahme ein. Gerne nutzen wir diese Möglichkeit.

Wir sind mit den Vorschlägen der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes weitgehend einverstanden. Wir unterstützen Massnahmen, welche die Verkehrssicherheit weiterhin verbessern.

Für die Möglichkeit zur Umsetzung der Initiative «Sicherere Strassen jetzt!» eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns bestens.

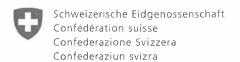
Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Brigit Wyss Frau Landammann

Andreas Eng Staatsschreiber

Beilage: Fragebogen «Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt!»



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

⊠ Kanton □ Verband □	Organisation 🗌 Übrige				
Absender:					
Kanton Solothurn					
Adresse:					
Rathaus					
Barfüssergasse 24					
4509 Solothurn					
Kontaktperson:					
Kenneth Lützelschwab					
Amtschef Motorfahrzeugko					
kenneth.lützelschwab@mfk	<u>a.so.ch</u>				
	nahme senden Sie bitte als Wor Mail-Adresse: VL-Standesinitiati				
sonentransport auf der gesetzes vom 17. Juni	anden, dass für schwere Motor n Transitstrassen im Alpengebi 1994 über den Strassentransit besondere Anforderungen gelte E-SVG)	et nach Artikel 2 des Bundes- verkehr im Alpengebiet bezüg-			
⊠ JA					
Bemerkungen / Änderungsantrag: Dies dient der Verkehrssicherheit. Die besten unfallvermindernden Assistenzsysteme haben jedoch nur einen beschränkten Nutzen, wenn diese – wie heute üblich - ausschaltbar sind.					
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 As-

sistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?

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

	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderur	ngsantrag:		
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammen- hängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)			
	☐JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Kontrollaufwand verbun	Transporte ist für die Vollzugs		
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: Im Grundsatz könnte die Ausrüstungspflicht auf weitere Strecken die Verkehrssicherheit zusätzlich erhöhen, was aus verkehrspolizeilicher Sicht zu befürworten ist. Nach einer umfassenden Unfallanalyse sollten jedoch weitere Strecken von Anfang an abschliessend bestimmt werden. Es ist zu erwarten, dass in absehbarer Zeit weitere unfallvermindernde Assistenzsys-			
	teme in Lastwagen und Bussen europaweit standardmässig Pflicht werden. Bis weitere Strecken nach Anhörung der Kantone zeitverzögert bestimmt wären, ist davon auszugehen, dass der zusätzliche Nutzen durch eine zwischenzeitlich jüngere Fahrzeuggeneration mit weiteren unfallvermindernden Assistenzsystemen an Bord kaum mehr spürbar wäre. Zudem würde eine stetige Erweiterung zu wiederkehrendem und unverhältnismässig hohem administrativen Aufwand führen.			
	Cind Cin don't single	tandan daga dar Dundagt f	ür haatinamta Eakssausa Aus	
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: z.B. Ausnahmen für Einsatzfahrzeuge, Veteranenfahrzeuge etc.			

Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

⊠ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige				
Absender: Kanton St.Gallen				
Wichtig:				
			ord- und PDF-Dokument bis am	
30.09.2020 an	roigende E-	Mail-Adresse: VL-Standesiniti	ative-11@astra.admin.cn	
4 0: 10:				
			otorwagen zum Sachen- oder gebiet nach Artikel 2 des Bun-	
desgesetze	es vom 17.	Juni 1994 über den Strasser	ntransitverkehr im Alpengebiet	
•	•	steme besondere Anforderung	en gelten sollen?	
<u> </u>	bs. 1 und 2	,		
☐ JA		⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
			ehrssicherheit, was zu begrüs- Ausrüstungspflicht mit neuarti-	
gen Assiste	enzsysteme	n nur auf die vom Kanton ⁻	Tessin geforderten Alpentran-	
sitstrassen erstrecken		n und nicht konsequenterweis	se auf <i>alle</i> Schweizer Strassen	
			für die Delineiersene mus mit	
			für die Polizeiorgane nur mit Erschwerend fällt ins Gewicht,	
dass es sic	h bei Missa		t lediglich um Übertretungstat-	
bestände h				
			en und die damit verbundene	
	rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen rasch dazu führen, dass die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungs-			
		n werden. Die geplanten verse	chärften Anforderungen wären	
somit rasch				
			erregelungen für Inlandfahrten herheitsgedanken als auch der	
Gleichbeha		oo nom dom vontonioolo		

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		
	Grundsätzlich werden im internationalen Verkehr Fahrzeuge neuerer Generationen eingesetzt. Dies aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen, können dadurch doch Strassenverkehrsabgaben und Treibstoff eingespart werden. Gemäss Statistik werden in der Schweiz jährlich ca. 8% der schweren Motorwagen zum Sachenoder Personentransport ersetzt. Daraus ergibt sich, dass ca. alle 6 Jahre rund die Hälfte der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt werden. Eine Nachrüstung von Assistenzsystemen in älteren Fahrzeuge ist zudem oftmals gar nicht mehr möglich.				
3.	3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)				
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen		
		g sollte mit Blick auf die Verke eren Motorwagen zum Sachen			
4.		ngspflicht aus Sicherheitsgründ	ach Anhörung der betroffenen den auf weitere Strecken aus-		
	□JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen		
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		
		sgründen sollten Ausnahmen neefahrzeuge sollte nicht vorge Jnfälle verwickelt sind.			

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau



Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates Herr Michael Töngi Kommissionspräsident 3003 Bern

Frauenfeld, 1. September 2020

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf für eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) und teilen Ihnen mit, dass wir die Vorlage ablehnen. Für die Einzelheiten gestatten wir uns, auf den beigefügten Fragebogen zu verweisen.

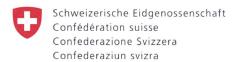
Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber

Beilage:

- Fragebogen



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

⊠ Kanton □ Verband □ Organisation □ Übrige						
Re Re Zü 85	Absender: Regierungsrat des Kantons Thurgau, Staatskanzlei Regierungsgebäude Zürcherstrasse188 8510 Frauenfeld Wichtig:					
		nahme senden Sie bitte als W Mail-Adresse: VL-Standesiniti	ord- und PDF-Dokument bis am ative-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 Bun- desgesetzes vom 17. Juni 1994 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			
	tenzsystemen nur auf d Ausrüstung von schwei Warnsysteme bei Müdi Notbrems-Assistenzsys ren, Kameras und Sens Aufzeichnung von Unfa Diese ist auf dem ganz	ren Motorfahrzeugen mit Siche gkeit, Geschwindigkeits-, Spul steme, Schnittstellen für alkohe soren für die Rückwärtsfahrsic	ränken soll. Die obligatorische erheitssystemen (namentlich rhalte- und hochentwickelte olempfindliche Wegfahrsperherheit sowie Blackboxes zur serung der Verkehrssicherheit. Jmsetzung dieser Vorgaben			
2.	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			

	Wie bereits unter Frage 1 ausgeführt, erscheint uns auch diese Anforderung nur schwer umsetzbar.			
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)			
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Die vorgeschlagene Revision sieht vor, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz und des Kantons Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist definieren kann. Dies widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlung. Ein vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Zusammenhang mit der vorliegenden Standesinitiative in Auftrag gegebenes Gutachten hält zudem fest, dass diese Regelung auch gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und nicht mit dem europäischen Recht, insbesondere mit dem Landesverkehrsabkommen, vereinbar sei (vgl. Erläuterungen S. 12).			
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	
	Im Sinne der Verkehrssicherheit wäre eine solche Erweiterung der Ausrüstungspflicht sinnvoll.			
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	
	Eine solche Bestimmur vergrössern.	ng wird den Mehraufwand der	Kantone für den Vollzug noch	



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) 3003 Bern

Zug, 15. September 2020 ek

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt! Vernehmlassung des Kantons Zug

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, bis 30. September 2020 zum Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) Stellung zu nehmen, welche die Umsetzung der Standesinitiative des Kantons Tessin 17.304 Sicherere Strassen jetzt! vom 22. März 2017 bezweckt. Gestützt auf ein internes Mitberichtsverfahren nehmen wir diese Gelegenheit zur Stellungnahme gerne wahr.

Der Regierungsrat **beantragt**, die Standesinitiative des Kantons Tessin sei nicht umzusetzen, und in der Folge sei auf die Einführung von Art. 45a E-SVG vollumfänglich zu verzichten.

Zur Begründung verweisen wir auf unsere Ausführungen im beiliegend ausgefüllten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse Regierungsrat des Kantons Zug

Stephan Schleiss Landammann Renée Spillmann Siegwart stv. Landschreiberin

Beilage: ausgefüllter Fragebogen

Kopie (mit Beilage) per E-Mail an:

- Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch (PDF- und Word-Version)
- Sicherheitsdirektion, info.sd@zg.ch
- Baudirektion, info.bds@zg.ch
- Gebäudeversicherung des Kantons Zug, infogvzg@zg.ch
- Strassenverkehrsamt, info.stva@zg.ch
- Zuger Polizei, kommandooffice.polizei@zg.ch
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Staatskanzlei, info.staatskanzlei@zg.ch (zum Aufschalten im Internet)

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

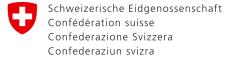
Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

\boxtimes	🛮 Kanton 🗌 Verband 🗌 Organisation 🔲 Übrige			
Ab	Absender:			
i	gierungsrat des Kantons	s Zug		
	stfach			
63	01 Zug			
Wi	chtig:			
	•	nahme senden Sie bitte als W	ord- und PDF-Dokument bis am	
		Mail-Adresse: VL-Standesinitia		
1.	Sind Sie damit einver	standen, dass für schwere M	otorwagen zum Sachen- oder	
			gebiet nach Artikel 2 des Bun-	
		steme besondere Anforderung	transitverkehr im Alpengebiet	
	(Art. 45a Abs. 1 und 2	•	on generi conorr.	
	☐ JA	NEIN	keine Stellungnahme /	
			nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
	Antrog. Auf die Einführ	rung von Art. 45a E-SVG sei z	u vorziehten	
	Antrag. Aur die Einlung	ung von Art. 45a E-5 vG Sei Z	u verzichten.	
		eute erfüllen neu in Verkehr ge		
		n den kommenden Jahren wer	1	
		Assistenzsysteme (gemäss El Typengenehmigung der Fahr		
		rwagen besteht zudem aufgru		
	Schwerverkehrsabgabe	e (LSVA) ein Anreizsystem, mö	iglichst moderne, umwelt-	
		im internationalen Verkehr ein	1	
		gen mit unfallvermindernden A	schlagene Ausrüstungspflicht ssistenzsystemen würde für	
	die Wirtschaft nur zu ho	hen zusätzlichen Kosten führe	en, ohne gleichzeitig die be-	
		ssicherheit auf Schweizer Stra egierungsrat lehnt daher die Ei	1	
	vollumfänglich ab.	gierungstat lennt daner die Ei	mumung von Art. 45a E-5VG	
;	<u> </u>			

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 / Änderu	ngsantrag:			
	Zur Begründung verwe	isen wir auf die Ausführungen	zu Ziffer 1.		
3.	3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)				
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen		
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:			
	Zur Begründung verwei	sen wir auf die Ausführungen	zu Ziffer 1.		
4.		gspflicht aus Sicherheitsgründ	ach Anhörung der betroffenen den auf weitere Strecken aus-		
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen		
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:			
	Zur Begründung verweisen wir auf die Ausführungen zu Ziffer 1.				
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 / Änderu	ngsantrag:			
	Zur Begründung verweisen wir auf die Ausführungen zu Ziffer 1.				



Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

	Kanton Verband	Organisation 🗌 Übrige			
Ab	Absender:				
Re	gierungsrat des Kantons	s Zug			
	stfach				
63	01 Zug				
\//i	chtig:				
	_	nahme senden Sie hitte als W	ord- und PDF-Dokument bis am		
		Mail-Adresse: VL-Standesinitia			
	_				
1.	Sind Sie damit einver	standen dass für schwere Mo	otorwagen zum Sachen- oder		
			gebiet nach Artikel 2 des Bun-		
			transitverkehr im Alpengebiet		
	•	steme besondere Anforderung	en gelten sollen?		
	(Art. 45a Abs. 1 und 2	<u> </u>			
	□JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen		
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:			
	Antroa. Auf die Einfüh	rung von Art 150 E SVC ooi z	u verziehten		
	Antrag. Aur die Einium	ung von Art. 45a E-SVG sei z	u verzichten.		
	Begründung: Bereits he	eute erfüllen neu in Verkehr ge	setzte Fahrzeuge sehr hohe		
	Sicherheitsstandards. I	n den kommenden Jahren wei	den laufend neue unfallver-		
		Assistenzsysteme (gemäss E			
		Typengenehmigung der Fahr			
	den. Für schwere Motorwagen besteht zudem aufgrund der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ein Anreizsystem, möglichst moderne, umwelt-				
	freundliche Fahrzeuge im internationalen Verkehr einzusetzen, die über die ent-				
	sprechenden Sicherheitssysteme verfügen. Die vorgeschlagene Ausrüstungspflicht				
	der schweren Motorwa	gen mit unfallvermindernden A	ssistenzsystemen würde für		
	der schweren Motorwa die Wirtschaft nur zu ho	gen mit unfallvermindernden A bhen zusätzlichen Kosten führe	ssistenzsystemen würde für en, ohne gleichzeitig die be-		
	der schweren Motorwa die Wirtschaft nur zu ho reits sehr hohe Verkeh	gen mit unfallvermindernden A	assistenzsystemen würde für en, ohne gleichzeitig die be- assen nachweislich verbes-		
	der schweren Motorwa die Wirtschaft nur zu ho reits sehr hohe Verkeh	gen mit unfallvermindernden A bhen zusätzlichen Kosten führd ssicherheit auf Schweizer Stra	assistenzsystemen würde für en, ohne gleichzeitig die be- assen nachweislich verbes-		

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 / Änderu	ngsantrag:		
	Zur Begründung verwe	isen wir auf die Ausführungen	zu Ziffer 1.	
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)			
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
	Zur Begründung verwe	isen wir auf die Ausführungen	zu Ziffer 1.	
4.	Sind Sig damit ainvers	tandon, dass dar Rundosrat n	ach Anhörung der betroffenen	
-		ngspflicht aus Sicherheitsgründ	den auf weitere Strecken aus-	
	☐ JA	NEIN	keine Stellungnahme /	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
	Zur Begründung verweisen wir auf die Ausführungen zu Ziffer 1.			
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 / Änderu	ngsantrag:		
	Zur Begründung verweisen wir auf die Ausführungen zu Ziffer 1.			





Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates 3003 Bern

19. August 2020 (RRB Nr. 788/2020)

Änderung des Strassenverkehrsgesetzes
(Standesinitiative 17.304, Sicherere Strassen jetzt!; Vernehmlassung)

Sehr geehrte Frauen Nationalrätinnen Sehr geehrte Herren Nationalräte

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 unterbreiteten Sie uns einen Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01) zur Stellungnahme. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

Die vorgeschlagene Änderung des SVG beabsichtigt die Umsetzung der Standesinitiative des Kantons Tessin Sicherere Strassen jetzt! und sieht vor, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- und Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallmindernden Assistenzsystemen gelten. Die betroffenen Fahrzeuge müssen fünf Jahre, nachdem unfallmindernde Assistenzsysteme für die Erteilung der Typengenehmigung oder für die Fahrzeugprüfung obligatorisch geworden sind, mit solchen Systemen ausgerüstet sein, um auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren zu dürfen. Für bestimmte nicht grenzüberschreitende Transporte soll der Bundesrat eine längere Übergangsfrist vorsehen können.

Wir anerkennen grundsätzlich die mit der Standesinitiative verfolgte Absicht, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Ob indessen die vorgeschlagene Umsetzung zu einem erheblichen Zugewinn an Sicherheit führen wird, ist offen.

Zum einen, weil die obligatorische Ausrüstung von schweren Motorfahrzeugen mit Sicherheitssystemen (namentlich Warnsysteme bei Müdigkeit, Geschwindigkeits-, Spurhalte- und hochentwickelte Notbrems-Assistenzsysteme, Schnittstellen für alkoholempfindliche Wegfahrsperren, Kameras und Sensoren für die Rückwärtsfahrsicherheit sowie Blackboxes zur

Aufzeichnung von Unfalldaten) auf Fahrzeuge beschränkt wird, welche die Alpentransitstrassen befahren. Eine Verbesserung der Sicherheit wäre wohl viel eher dann zu erwarten, wenn sich die Ausrüstungspflicht auf alle Schweizer Strassen erstrecken würde. Zum anderen verfügen neue Fahrzeuge bereits heute über Assistenzsysteme. Die Erneuerung der Fahrzeugflotten durch moderne Fahrzeuge führt ohnehin dazu, dass sich die Sicherheitsstandards schwerer Motorfahrzeuge laufend erhöhen.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frauen Nationalrätinnen und Herren Nationalräte, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Die Staatsschreiberin:



Dr. Silvia Steiner

Dr. Kathrin Arioli

Die Regierung des Kantons Graubünden

La Regenza dal chantun Grischun

Il Governo del Cantone dei Grigioni



Sitzung vom Mitgeteilt den Protokoll Nr.

24. August 2020

24. August 2020

704

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats 3003 Bern

Per E-Mail (PDF und Word-Version) zustellen an: <u>VL-Standesinitiative-</u>Tl@astra.admin.ch

Standesinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!»

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident Sehr geehrte Mitglieder der Kommission Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 erhalten die Kantone Gelegenheit, sich zu erwähntem Geschäft zu äussern. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Die Regierung erachtet das Anliegen der Standesinitiative des Kantons Tessin (17.304) nämlich die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Verringerung des Gefahrenpotenzials des Schwerverkehrs, grundsätzlich als nachvollziehbar und berechtigt. Der Kanton Graubünden ist davon insbesondere auf Transitachse der Nationalstrasse A13 betroffen. Aus nachfolgenden Überlegungen sind wir jedoch der Ansicht, dass die Standesinitiative wie nun im Vorentwurf vorgesehen abzulehnen ist.

Die obligatorische Ausrüstung von schweren Motorfahrzeugen mit Sicherheitssystemen bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine solche Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen

nur auf die nun im Vorentwurf vorgesehenen vier Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Auch für die Passübergänge im Kanton Graubünden wie Julier, Flüela, Bernina und Maloja würden die Vorschriften nicht gelten.

Erfahrungsgemäss werden die hohen Laufleistungen und die damit verbundene rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen innert kurzer Zeit dazu führen, dass die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungsweise sogar übertroffen werden. So müssen beispielsweise gemäss der Verordnung (EU) 2019/2144 vom 27. November 2019 beginnend ab 2022 alle neuen Kraftfahrzeuge und insbesondere Last- und Gesellschaftswagen ab 2022 mit verschiedenen Fahrassistenzsystemen ausgerüstet sein. Es ist davon auszugehen, dass die geplanten verschärften Anforderungen an schwere Motorwagen auf Transitstrassen im Alpengebiet gemäss Vorentwurf bald wieder obsolet wären.

Der Vorentwurf sieht vor, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz und des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann. Dies widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlung. Entsprechend hält das vom Bundesamt für Strassen ASTRA in Auftrag gegebene Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und mit den Verpflichtungen aus dem Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union (LVA; SR 0.740.72) nicht vereinbar sei.

Werden die Vorschriften gemäss Vorentwurf trotzdem eingeführt, sollen für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht möglich sein und restriktiv bewilligt werden können. Schwere Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind von der Pflicht zur Ausrüstung (Art. 45a Abs. 1 E-SVG) bzw. Nachrüstung (Art. 45a Abs. 2 E-SVG) jedenfalls auszunehmen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für die detaillierten Ausführungen zur Vorlage verweisen wir auf den beiliegenden Fragebogen.



Namens der Regierung

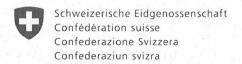
Der Präsident:

Der Kanzleidirektor:

Dr. Chr. Rathgeb

Daniel Spadin

Beilage: Fragebogen



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

Absender:					
Ka	Kanton Graubünden, vertreten durch die Regierung				
	ntaktperson:				
	그 일반 나는데, 이렇게 먹었다. 어른들의 전 길이 어느 없는 그들은 그들 날아가면 없다면 어떻게 되어 없었다. 그래?	partementssekretärin Justiz ur	nd Sicherheit, Regula.Hun-		
ge	r@djsg.gr.ch, 081 257 2	5 11			
Wi	chtig:				
	16	nahme senden Sie bitte als W	ord- und PDF-Dokument bis am		
		Mail-Adresse: VL-Standesinitia			
1.54					
1.	Sind Sie damit einver	standen, dass für schwere Mo	otorwagen zum Sachen- oder		
X.			gebiet nach Artikel 2 des Bun-		
			transitverkehr im Alpengebiet		
	[[18] [[18] [18] [steme besondere Anforderung	en gelten sollen?		
	(Art. 45a Abs. 1 und 2				
	□JA	☑ NEIN	keine Stellungnahme /		
			nicht betroffen		
	Bemerkungen / Änderu	요. 맛요. 살게하는 것도 가장 가야 하는 것도 하는 것이 되었다는 것이 되는 것은 것이 되었다고 한다면 없다.			
		lesinitiative des Kantons Tessi ssicherheit durch Verringerung			
		ındsätzlich nachvollziehbar un			
		insbesondere auf Transitachse			
		den Überlegungen sind wir jed			
	Standesinitiative wie nu	un im Vorentwurf vorgesehen a	abzulehnen ist:		
	1 Die Povision bezwee	ekt die Verbesserung der Verke	hrssicherheit. Es ist aber nicht		
			neuartigen Assistenzsystemen		
			Müdigkeit, Geschwindigkeits-,		
	Spurhalte- und hocher	twickelte Notbrems-Assistenz	systeme, Schnittstellen für al-		
	[[20] [1] [2] [2] [2] [2] [2] [2] [2] [2] [2] [2	선생님 아내는 이렇게 되었다면 하고 있는 것이 없는 것이 되었다면 사람들이 되었다면 하는데 하는데 있다면 되었다면 되었다.	nsoren für die Rückwärtsfahr-		
			Infalldaten) nur auf die nun im		
			nränken und nicht konsequen- recken soll. Auch für die Pass-		
i krael			i, Bernina und Maloja würden		
	die Vorschriften nicht g		,		

- 2. Erfahrungsgemäss werden die hohen Laufleistungen und die damit verbundene rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen innert kurzer Zeit dazu führen, dass die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungsweise sogar übertroffen werden. So müssen beispielsweise gemäss der Verordnung (EU) 2019/2144 vom 27. November 2019 beginnend ab 2022 alle neuen Kraftfahrzeuge und insbesondere Last- und Gesellschaftswagen ab 2022 mit verschiedenen Fahrassistenzsystemen ausgerüstet sein. Es ist davon auszugehen, dass die geplanten verschärften Anforderungen an schwere Motorwagen auf Transitstrassen im Alpengebiet gemäss Vorentwurf bald wieder obsolet wären.
- 3. Die Ausnahmeregelung, dass der Bundesrat Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen kann, widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlung. Entsprechend hält das vom Bundesamt für Strassen ASTRA in Auftrag gegebene Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und mit den Verpflichtungen aus dem Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union (LVA; SR 0.740.72) nicht vereinbar sei.

Aus diesen Gründen ist die Standesinitiative abzulehnen.

	prüfung ein Ass dem ein Assister des Fahrzeugs e	istenzsystem noch nicht o nzsystem für die Erteilung o erstmals obligatorisch wurd n auf den Transitstrassen ir	bligatorisch v ler entsprech e, nur noch f	ngsweise ersten Fahrzeug- war, ab dem Zeitpunkt, ab enden Typengenehmigung ünf Jahre lang ohne dieses t verkehren dürfen?
	□JA	⊠ NEIN		keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Vgl. Bemerkunge Grundsätzlich we schen Gründen F Strassenverkehrs werden in der Sc oder Personentra Hälfte der schwe werden. Eine Na	Anderungsantrag: en zur Frage 1. erden im internationalen Verahrzeuge neuerer Generasabgaben und Treibstoff einehweiz jährlich ca. 8% der sansport ersetzt. Daraus ergren Motorwagen zum Sachchrüstung von Assistenzsymehr möglich.	tionen einges ngespart wer chweren Mot ibt sich, dass ien- oder Per	setzt. Dadurch können den. Gemäss Statistik torwagen zum Sachen- ca. alle 6 Jahre rund die sonentransport ersetzt
		lom Fall oine Auenahma fü	r Eincatzfahr	zougo dor Plauliahtorgani
	Wir fordern in jed	dem Fall eine Ausnahme fü ondere der Feuerwehr); sie		
3.	Wir fordern in jed sationen (insbesch Sind Sie damit ei überschreitende von besonderer	ondere der Feuerwehr); sie inverstanden, dass der Bu Transporte, die für die Wir Bedeutung sind, sowie fü eerfahrten eine längere Fri	he dazu Bem ndesrat für al tschaft der S r mit diesen	nerkungen zur Frage 5. penquerende, nicht grenz- üdschweiz oder des Wallis Transporten direkt zusam-

	Vgl. Bemerkungen zu Frage 1.			
	Eine Gesetzesänderung sollte mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Rechts- gleichheit für alle schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport Gültigkeit haben.			
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: Vgl. Bemerkungen zu Frage 1. Schwere Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind von der Pflicht zur Ausrüstung (Art. 45a Abs. 1) bzw. Nachrüstung (Art. 45a Abs. 2) auszunehmen; siehe dazu Bemerkungen zu Frage 5.			
5.		istungspflicht vorsehen kann?	ür bestimmte Fahrzeuge Aus-	
1 x 20	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
7 2	Bemerkungen / Änderu	ingsantrag:		
	Aus Verkehrssicherheitsgründen sollten Ausnahmen möglich sein und gegebenenfalls restriktiv bewilligt werden können. Schwere Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind von der Pflicht zur Ausrüstung (Art. 45a Abs. 1) bzw. Nachrüstung (Art. 45a Abs. 2) auszunehmen. Werden die Vorschriften gemäss Vorentwurf der Standesinitiative eingeführt, beantragen wir, bereits auf Stufe der vorgesehenen Änderung im SVG eine entsprechende Ausnahmebestimmung klar zu formulieren – vergleichbar zum Beispiel mit der analogen Bestimmung / Formulierung in Art. 99 Abs. 2 lit. a der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41), die eine Ausnahme von der Pflicht von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen für «Motorwagen der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes» vorsieht.			
	/ Ergänzung kursiv): Schwere Motorwag Polizei, des Zolls, o pflicht nach Absatz	<i>ler Sanität und des Zivilschutze 1 und 2 ausgenommen</i> . Der B nach Absatz 1 Ausnahmen vo	ntransport der Feuerwehr, der es sind von der Ausrüstungs- Bundesrat kann für bestimmte	
	Bearündung:			

Im Rahmen von dringlichen Einsatzfahrten und Notfall-Einsätzen können sich Assistenzsysteme, die auf den «Regelbetrieb» von Fahrzeugen ausgelegt sind, als kontraproduktiv erweisen bzw. sind für die Verwendung bei Einsatzfahrten der Feuerwehr (und anderer Blaulichtorganisationen) nicht geeignet.

Weiter besteht technisch und wissenschaftlich keine Evidenz, dass die Einführung von solchen Assistenzsystemen zur Verhinderung von Unfällen / Zwischenfällen von Fahrzeugen der Blaulicht-Einsatzorganisationen angezeigt wäre (zumal Unfälle / Zwischenfälle dieser Fahrzeuge in der Praxis ohnehin höchst selten sind).

Schwere Motorwagen der Feuerwehr haben eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 20 Jahren. Eine Nachrüstpflicht wäre - abgesehen von den grundsätzlichen Überlegungen (siehe vorherige Punkte) - für die Trägerinnen der Feuerwehren angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge weder wirtschaftlich verhältnismässig, noch dürfte sie unter Umständen technisch sinnvoll durchzuführen sein.

Schliesslich wäre ein Verbot zum Verkehr solcher Fahrzeuge auf entsprechend bezeichneten Strecken im Sinne der Gewährleistung der Sicherheit von Mensch, Tier, Umwelt und Sachwerten nicht zu rechtfertigen, da dann eine uneingeschränkte Hilfeleistung bis zum Ersatz dieser Fahrzeuge nicht mehr gewährleistet werden kann.



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Nationalrat Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) 3003 Bern

17.304 Standesinitiative. Sichere Strassen jetzt!; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident Sehr geehrte Damen und Herren Nationalräte

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 laden Sie als Präsident der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zur Umsetzung der Standesinitiative «Sichere Strassen jetzt!» Stellung zu nehmen.

Der Regierungsrat des Kantons Uri unterstützt die Standesinitiative im Grundsatz. Unsere Begründung und zusätzliche Bemerkungen entnehmen Sie bitte dem Antwortformular in der Beilage.

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident, sehr geehrte Damen und Herren Nationalräte, wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 1. September 2020

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

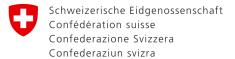
Urban Camenzind

Roman Balli

Im Namen des Regierungsrats

Beilage

Antwortformular



Bundesamt für Strassen ASTRA

Beilage

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

Stellungnahme eingereicht durch:

⊠ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige			
Absender:			
Kanton Uri Rathaus 6460 Altdorf			
Wichtig:			
	nahme senden Sie bitte als W Mail-Adresse: VL-Standesinitia	ord- und PDF-Dokument bis am ative-Tl@astra.admin.ch	
Personentransport auf desgesetzes vom 17.	den Transitstrassen im Alpeng Juni 1994 über den Strassen steme besondere Anforderung	otorwagen zum Sachen- oder gebiet nach Artikel 2 des Bun- transitverkehr im Alpengebiet en gelten sollen?	
⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
- Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Vor diesem Hintergrund befürwortet der Kanton Uri im Prinzip eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen für sämtliche Schweizer Strassen.			
- Aufgrund der besonderen Situation der Alpenpässe lässt sich jedoch die von der Kommission vorgeschlagene separate Regelung für den Strassentransitverkehr im Alpengebiet gut begründen. Die zweispurig im Gegenverkehr befahrenen Alpen (Gotthard, San Bernardino, Simplon usw.) rechtfertigen eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen.			
Mehraufwand zu kontrol		e Polizeiorgane jedoch nur mit tzung der Vorlage beantragt der der Schwerverkehrszentren.	

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 / Änderu	ngsantrag:		
	Grundsätzlich werden im internationalen Verkehr Nutzfahrzeuge neuerer Generationen eingesetzt - dies aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen, da dadurch Strassenverkehrsabgaben und Treibstoff eingespart werden können. Gemäss Statistik werden in der Schweiz jährlich zirka 8 Prozent der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt. Eine komplette Auswechslung der in der Schweiz eingelösten Fahrzeugflotte bräuchte es demnach theoretisch 12,5 Jahre. Eine schnellere Einführung ist wünschenswert.			
3.	überschreitende Trans von besonderer Bedeu	porte, die für die Wirtschaft de utung sind, sowie für mit dies rten eine längere Frist vorsehe	ir alpenquerende, nicht grenz- er Südschweiz oder des Wallis en Transporten direkt zusam- en kann?	
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:	•	
	Die Ausnahmeregelung, dass der Bundesrat Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen kann, widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch dem Grundsatz der Gleichbehandlung. Entsprechend hält ein vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) in Auftrag gegebenes Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstösst und nicht mit europäischem Recht, insbesondere dem Landverkehrsabkommen, vereinbar ist. Ergänzend sollte bei einer Gesetzesänderung neben der Rechtssicherheit vor allem die Verkehrssicherheit in den Vordergrund gestellt werden. Deshalb sollte die Vorlage für alle schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport Gültigkeit haben.			
4.		ngspflicht aus Sicherheitsgrün	ach Anhörung der betroffenen den auf weitere Strecken aus-	
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderu	ngsantrag:		
	Vgl. Ausführungen zu Z	Ziffer 1.		
	0: 10: : : :			
5.		stungspflicht vorsehen kann?	ür bestimmte Fahrzeuge Aus-	

S033-0500

⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderu Aus Verkehrssicherheit falls restriktiv bewilligt v	sgründen sollten Ausnahmen	möglich sein und gegebenen-



Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen

CH-3003 Bern

Elektronischer Versand: <u>VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch</u>

Bern, den 29. September 2020

Vernehmlassung zur Standesinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!»

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Allgemeine Bemerkungen

strasseschweiz lehnt die Standesinitiative und den Umsetzungsvorschlag der KVF-N ab. Die vorgeschlagene Einführung eines Obligatoriums von Fahrassistenzsystemen resp. eines Fahrverbots für bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge erscheinen uns kein verhältnismässiges Mittel zu sein, um eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Transitachsen zu erreichen.

Viele Fahrerassistenzsysteme haben keinen signifikanten Einfluss auf die Verkehrssicherheit auf Alpentransitstrecken. Denn Fahrerassistenzsysteme wie der Rückfahrassistent, der Abbiegeassistent oder der Assistent für den toten Winkel sind für den Verkehr in geschlossenen Ortschaften wichtiger als auf Transitstrassen im Alpenraum; sie tragen insbesondere zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer oder Fussgänger bei. Darüber hinaus gibt es keinen Grund, an Alpenpässen oder Tunnels strengere Vorschriften als in Agglomerationen einzuführen; der Schwerverkehr ist an den Zufahrten zu einigen Agglomerationen manchmal stärker als am Gotthardtunnel.

Eine Unterscheidung in der Anwendung (Parallelregime) würde zu einer administrativen Überlastung führen und die Durchführung von Kontrollen erschweren. Auch darf man nicht vergessen, dass sich die Technologie in diesem Bereich sehr schnell entwickelt. Assistenzsysteme, die zu einem bestimmten Zeitpunkt obligatorisch sind, können schnell veralten. Zusätzliche Nachrüstungen sind oft teurer und von geringerer Qualität als die in den Fahrzeugen installierte Erstausrüstung.

Weit wirkungsvoller ist es, mit einer durchgehenden einspurigen Streckenführung in jede Richtung ohne Gegenverkehr auf den Transitachsen die Verkehrssicherheit gezielt zu verbessern. In diesem Zusammenhang müssen Engpässe beseitig, die Kapazitäten erweitert und der Sanierungstunnel am Gotthard so rasch wie möglich gebaut werden. Denn der beste Weg zur Verbesserung der Sicherheit besteht darin, sich auf den Ausbau und die Renovierung der Verkehrsinfrastruktur zu konzentrieren und Verstösse zu melden.

Detaillierte Bemerkungen

Nachrüstungspflicht als Swiss Finish

Beginnend ab 2022 müssen gemäss Art. 6 und Art. 9 der EU-Verordnung 2019/2144 vom 27. November 2019 alle Kraftfahrzeuge resp. Lastwagen und Gesellschaftswagen mit verschiedenen Fahrerassistenzsystemen ausgerüstet sein. An dieser Stelle sei bemerkt, dass entgegen den Ausführungen im erläuternden Bericht das EU-Recht keine Nachrüstungspflicht vorsieht (Kapitel 1.4. Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht S.6 und Kapitel 3.3. Auswirkungen auf die Volkswirtschaft S. 10: «Ab 2022 müssen in der EU in bestimmte neue Transportmotorwagentypen sowie ab 2024 auch in bereits bestehende Modelle zahlreiche neue Sicherheitssysteme eingebaut werden.»).

Auf der EU-Ebene wird in diesem Zusammenhang vielmehr ein Stichdatum fixiert, ab welchem die Typengenehmigung verweigert wird, gefolgt von einem Stichdatum, ab welchem das Zulassungsverbot betreffend die Neuimmatrikulation gilt. Der Anhang II der EU-Verordnung 2019/2144 führt die Art der Ausrüstung sowie die Stichdaten detailliert auf. Die Umsetzung beginnt im Jahr 2022 und reicht bis ins Jahr 2029.

Geringe Wirkung

Gemäss Art. 103 Abs. 6 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge müssen bereits seit dem 1. November 2015 - sowohl nach dem EU-Recht als auch nach dem harmonisierten Schweizer Recht - neu in Verkehr gesetzte Lastwagen und Gesellschaftswagen mit Notbrems- und Spurhalteassistent obligatorisch ausgerüstet sein. Insbesondere der Notbremsassistent ist ein wirkungsvolles System und verhindert u.a. etwa Auffahrunfälle bei plötzlich auftretenden Staus. Sollte aber ab dem Jahre 2027 für Fahrzeuge ohne diese beiden auf Transitachsen vergleichsweise wirksamen Assistenten ein Fahrverbot gelten, betrifft das effektiv nur ganz wenige Fahrzeuge. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge, die mindestens zwölf Jahre alt und noch mit keinem Notbremsassistenten ausgerüstet sind. In erster Linie sind dies Fahrzeuge im Nah-, bzw. Binnenverkehr von Schweizer Transportunternehmen. Somit stellt sich hier ganz konkret die Frage der Verhältnismässigkeit eines Fahrverbots.

Andere Systeme entfalten ihre Wirkung nur äusserst marginal auf den Transitachsen, etwa wie der Rückfahrassistent, der Abbiegeassistent oder die konstruktiven Massnahmen, welche ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger oder Fahrradfahrende besser sichtbar machen sollen.

Es wurde nicht an alle Fahrassistenzsysteme gedacht

In diesem Zusammenhang sind noch die Assistenten zu erwähnen, die weniger der Verkehrssicherheitserhöhung dienen als vielmehr den Fahrer dabei unterstützen, möglichst verbrauchsgünstig und umweltschonend zu fahren, wie etwa intelligente Tempomate, die das vorausliegende Gelände kennen und gestützt darauf Geschwindigkeit, Gänge und Drehzahl passgenau und automatisch wählen. Der intelligente Tempomat senkt nicht nur den Verbrauch

und schont somit die Umwelt, er entlastet vor allem auch den Fahrer, was wiederum der allgemeinen Verkehrssicherheit zugutekommt. Diese Assistenten finden jedoch weder in der EU-Verordnung noch in der Standesinitiative eine Erwähnung.

Damit wollen wir darauf aufmerksam machen, dass Assistenten nicht nur allein unter dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit beurteilt werden sollten.

Abschliessende Bemerkungen

Der erhoffte Sicherheitsgewinn ist mit der geplanten Regelung nicht zu erreichen. Assistenzsysteme können zwar einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, jedoch nicht spezifisch auf Transitachsen, sondern generell im Strassenverkehr. Zudem lassen sich heute die meisten Assistenzsysteme vom Fahrer deaktivieren, der weiterhin für die Bedienung des Fahrzeuges verantwortlich ist. Die Einführung teil- oder vollautonomer Fahrsysteme ist derzeit noch nicht absehbar.

Dem gesamten Gesetzesentwurf fehlt zudem eine Wirkungsfolgeabschätzung. Auch sollte die Schweiz nicht vom etablierten Verfahren der gleichförmigen Übernahme von EU-Recht ins eigene Recht abweichen, insbesondere nicht bei Fristen.

In keinem Fall sollen Fahrzeuge, die bei der Erstimmatrikulation sämtlichen zu diesem Zeitpunkt geltenden technischen Anforderungen genügen, nicht nachträglich vom Verkehr ausgeschlossen werden. Nachrüstungen können höchstens dann verlangt werden, wenn die Nachrüstung technisch möglich und mit vertretbarem Aufwand verbunden ist.

Freundliche Grüsse

strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs FRS

Daniel Hofer Olivier Fantino
Präsident Geschäftsführer

Anhang

Bitte finden Sie beiliegend unsere Antworten zuhanden Ihres Fragebogens.

Anhang

Fragebogen

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

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?

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

Nein.

Der erhoffte Sicherheitsgewinn ist mit der geplanten Regelung nicht zu erreichen. Assistenzsysteme können zwar einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, jedoch nicht spezifisch auf Transitachsen, sondern generell im Strassenverkehr.

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)

Nein.

Eine Differenzierung zwischen den Transitachsen und dem übrigen Strassennetz erscheint uns unschlüssig: Die Mehrheit der Assistenzsysteme kann ihre Wirkungen gerade auf den Gemeinde- und Kantonsstrassen besser entfalten als auf der Autobahn.

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)

Nein.

Obwohl wir die Einführung einer frühzeitigen Ausrüstungspflicht ablehnen, braucht es - wenn überhaupt - eine deutlich längere Frist (es wäre noch besser, gar keine vorzusehen), damit alle inländischen Fahrzeuge die Transitachsen für den Binnentransport benutzen können, was wiederum der Versorgungssicherheit unseres Landes zugutekommt.

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)

Nein.

Unabhängig davon, dass wir die damit einhergehende noch stärkere Benachteiligung der einheimischen gegenüber ausländischen Unternehmen ablehnen, müsste diese Vorkehrung der Kohärenz wegen von Anfang an auf sämtliche Strassen ausgedehnt werden.

Das somit vorgeschlagene Fahrverbot für Nahverkehrsfahrzeuge übersieht, dass diese wesentlich länger im Verkehr sind als Fahrzeuge im Fernverkehr. Nahverkehrsfahrzeuge frühzeitig aus dem Verkehr zu ziehen bzw. ihnen die meist nur gelegentliche Benutzung der Transitachsen zu verbieten, erzeugt einen aus unserer Sicht nicht zu rechtfertigenden marginalen Sicherheitsgewinn. Dabei darf nicht vergessen werden, dass eine eventuelle Nachrüstung von Assistenzsystemen oft nicht praktikabel ist, da man tief in die Fahrzeugtechnik eingreifen müsste.

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

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

Nein.

Sollte jedoch die Standesinitiative umgesetzt werden, so könnten dank dieser Regelung wenigstens die stossenden Fälle unterbunden werden.



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

Monsieur le Président Michael Töngi Commission des transports et des télécommunications Conseil national 3003 Berne

Envoi électronique: VL-Standesinitiative-Tl@astra.admin.ch

Vernier/Genève, le 30 septembre 2020

Procédure de consultation : Initiative cantonale 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité fortement engagée dans le domaine de la sécurité routière, 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.

Le TCS rejette l'initiative cantonale 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! », ainsi que le projet présenté par la commission des transports et des télécommunications du Conseil national. Le TCS est d'avis que l'introduction obligatoire de systèmes d'assistance, respectivement une interdiction de circuler pour des véhicules lourds affectés au transport de choses ou de personnes qui n'en disposent pas sur les routes de transit dans la région alpine, ne se justifie pas. Le gain espéré en termes de sécurité routière ne peut être atteint ni avec l'initiative cantonale, ni avec le projet présenté.

Il serait bien plus efficace d'encourager le développement et la rénovation des infrastructures de transport, comme l'élimination des goulets d'étranglement ou encore l'aménagement de voies de circulation unidirectionnelles sur les axes de transit alpin.

Vous trouverez nos arguments détaillés dans le formulaire annexé.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à notre prise de position et au questionnaire remis en annexe, nous vous adressons, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Peter Goutschi

Touring Club Suisse

Annexe : Formulaire de réponse

Mise en œuvre de l'initiative du canton du Tessin 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! » Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière Questionnaire

F	Auteur de l'avis :				
Г	☐ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autre				
	Expéditeur :				
	Touring Club Suisse				
	Chemin de Blandonn	iet 4			
4	Case postale 820				
L	1214 Vernier GE				
	Important :				
			ue (document Word et PDF) d'ici au ndesinitiative-Tl@astra.admin.ch		
	1. Acceptez-vous que des exigences particulières concernant les systèmes d'assistance s'appliquent aux véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sur les routes de transit dans la région alpine au sens de l'art. 2 de la loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine ? (art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)				
	OUI	⋈ NON	sans avis / non concerné		
Г	Remarques / Proposition d'amendement : Non. Le TCS rejette le principe d'une obligation d'équiper de systèmes d'assistance les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sur les routes de transit dans la région alpine. Cette nouvelle proposition de réglementation ne permet pas d'atteindre le gain de sécurité espéré. Les systèmes d'assistance à la conduite peuvent effectivement améliorer la sécurité routière en général, mais ne le permettent pas spécifiquement sur les routes de transit dans la région alpine. Il s'agit d'une mesure inadaptée. De plus, la réglementation proposée est trop extrême et tend à exclure ultérieurement de la circulation certains véhicules en très bon état et qui ont rempli toutes les exigences techniques demandées lors de leur première immatriculation. Pour le TCS, un rééquipement additionnel ne peut être exigé uniquement si cela est techniquement possible et implique des efforts raisonnables, ce qui n'est pas le cas en ce qui concerne les systèmes d'assistance.				

2.	Acceptez-vous que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire lors de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules puissent continuer à circuler sans système d'assistance sur les routes de transit de la région alpine pendant seulement cinq ans à compter de la date à laquelle un tel système est devenu obligatoire pour la première fois pour la délivrance de la réception par type correspondante?		
	(art. 45a al. 1 et 2 du p		
	OUI	NON	sans avis / non concerné
	transit alpin, pour lesquel réception par type ou du p Le TCS rejette l'introduct d'assistance sont plus effic	ai de cinq ans, pour équiper les poid s un système d'assistance n'était premier contrôle des véhicules. ion d'une obligation qui manque	ds lourds circulant sur les routes de pas encore obligatoire lors de la e sa cible; en effet, les systèmes al, et plus particulièrement dans les ion alpine.
3.	transports non transfro particulière pour l'écono	ontaliers à travers les Alpes mie de la Suisse méridionale d rapport direct avec lesdits trans	n allongement de délai pour les s présentant une importance ou du Valais ainsi que pour les sports ?
	OUI	⊠ NON	sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement : Non. Des délais plus longs pour les poids lourds circulant uniquement dans le trafic intérieur ne se justifient pas pour des raisons de sécurité routière. Le TCS rejette le projet dans sa globalité, puisqu'il n'améliore pas la sécurité routière. Si le projet devait être malgré tout appliqué, il est primordial de prévoir un allongement du délai pour les transports non frontaliers à travers les Alpes afin de permettre une sécurité d'approvisionnement pour notre pays et pour les régions de montagne. Les entreprises de transports qui effectuent du transport local renouvellent moins souvent leur parc véhicule.		
4.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés ? (art. 45a al. 4 du projet LCR)		
	OUI	⊠ NON	sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement : Non. Le TCS rejette l'extension de l'obligation à d'autres tronçons. Cependant, si le projet devait être mis en œuvre et qu'une obligation d'équipement devait être étendue à d'autres axes que les routes des tunnels et des cols alpins mentionnés, alors il serait nécessaire que cette extension soit justifiée et fondée sur des constats précis. De plus, une extension de ce régime à d'autres tronçons en Suisse aurait pour conséquence de péjorer plus fortement les entreprises suisses de transport. En effet, les véhicules circulant dans le trafic intérieur ont tendance à présenter des kilométrages plus faibles que les véhicules en		

	et il n'y a donc pas de raisor		en circulation ont été homologués, ière, de les exclure de la circulation	
5.	d'équipement pour certains véhicules ?			
	(art. 45a al. 5 du projet LCR)			
	☐ OUI ☐ NON ☐ sans avis/non concerné			
	Remarques / Propositio Pas concerné.	n d'amendement :		

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

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates CH-3003 Bern

Bern, 30. 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.

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz begrüsst diese Standesinitiative. Zur Einordung 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

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

Cars bezüglich der sicherheitsrelevanten Assistenzsystemen angehoben werden, so wird dies helfen, Unfälle zu vermeiden und damit auch die externen Kosten des Schwerverkehrs im Bereich Unfälle und 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 getötete 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 grossen physischen Kräfte eines Lastwagens ist es wenig erstaunlich, dass ebendiese eine sehr hohe Letalität zur Folgen haben und bei den Opfern vor allem auch andere Verkehrsteilnehmer betroffen sind. 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

Bei schweren Unfällen auf den Alpentransitachsen (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 Alpentransitachsen Pflicht.

Seite 2

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

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

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 <u>praktisch</u> <u>nur LKWs unterwegs, die 5 jährig oder jünger sind</u>. 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 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.

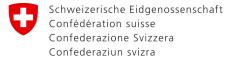
Der VCS begrüsst den ausgearbeiteten Vorentwurf der Kommission, welcher verlangt, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten sollen. Allerdings würden wir es bevorzugen, wenn für gewisse nicht-grenzüberschreitende Transporte von Seiten des Bundesrates <u>nicht</u> eine längere Frist vorgesehen wird. Wie die Kommission ist der VCS 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 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

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Anders Gautschi Geschäftsführer



Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stal	llunan	ahmo	einger	oicht	durch
Stei	nunan	annie	emaer	eicht	aurch:

☐ Kanton ☑ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige			
Absender:			
VCS Verkehrs-Club der Schweiz			
Wichtig:			
lhre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis ar 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch			
50.00.2020 arriolgorido E Maii Adrobbo. VE Claridosimilarivo Trigadira.adiminiori			
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?			
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)			
nicht betroffen			
Bemerkungen / Änderungsantrag:			
Ja.			
Einerseits aus Gründen der Verkehrssicherheit. Es ist für die Sicherheit aller Ver-			
kehrsteilnehmer sinnvoll, dass möglichst bald die existierenden sicherheitsrelevanten Assistenz-Systeme des Schwerverkehrs von allen Fahrzeugen verwendet wer-			
den. Vor allem auf den exponierten Strecken mit erhöhter Unfallgefahr bzw. grös-			
seren Unfallauswirkungen, wie den Alpenquerungen, auf den Pässen (bspw. dem			
Simplon) oder in Tunnel mit Gegenverkehr im Gotthardstrassentunnel und auf der			
San-Bernardino-Route			
Anderseits ist auch mit positiven Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen, wie im			
erläuternden Bericht dargestellt wird Wir unterstützen deshalb die beiden erwähnten neuen Absätze sehr.			

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:			
	Dazu haben wir einen Änderungsantrag (Einfügen eines «maximal»): «erstmals obligatorisch wurde, noch <u>maximal</u> fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen nach Absatz 1 verkehren.» Mit dieser Änderung hat der Bundesrat die Kompetenz in gewissen Fällen sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme auch schon früher als erst nach fünf Jahren in der Verordnung als obligatorisch zu verfügen. Dies könnte künftig in Fällen mit grossem Sicherheitszugewinnen durch Assistenz-Systeme für die Verkehrssicherheit von grossem Wert sein. Gemäss öffentlich gemachten Aussagen von Branchenvertretern ist eine Frist von 5 Jahren für einen grossen Teil der Betroffenen problemlos umsetzbar.			
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz- überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam- menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)			
	□JA	⊠ NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änder	rungsantrag:		
	Nein, um die Sicherheit möglichst effektiv zu steigern, sollten alle schweren Fahrzeuge möglichst rasch auf den entsprechenden neuralgischen alpenquerenden Strecken die entsprechenden Systeme aufweisen. Allerdings würde der VCS auch eine Umsetzung der Tessiner Standesinitiative mit einer Sonderbehandlung für die lokalen Verkehre dem Status quo klar vorziehen. Denn auch mit dieser längeren Frist für gewisse Verkehre würde die Verkehrssicherheit mit diesem Gesetzesvorschlag deutlich gesteigert.			
4.		ngspflicht aus Sicherheitsgründ	ach Anhörung der betroffenen den auf weitere Strecken aus-	
	⊠ JA	NEIN	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen / Änderungsantrag:			
	men wird, sind nicht zw verkehrs. So könnten is dere mit den Alpenquer schwerpunkten angega Städten und Agglomera Schwerverkehr zu stelle der Abbiegeassistent fü und auf ebendiese aufr	recken, auf die nun im Gesetze ringend identisch mit den Umfa künftig in Absprache mit den b rungen vergleichbare neuralgis ingen werden. Damit wäre auf ationen, möglich ebenso höher en. In einigen Jahren könnte b ir Lastwagen, welcher Velofah nerksam machen kann, für ne chliessend nach einigen Jahre	allschwerpunkten des Güter- etroffenen Kantonen auch an- sche Strecken mit Unfall- exponierten Strecken in re Anforderungen an den spw. für gewisse Strecken irer und Fussgänger erkennt ue Lastwagen obligatorisch	

Voraussetzung definiert werden. Dies könnte dazu beitragen, dass fatale Verkehrs-
unfälle auf exponierten Strecken verhindert werden und eine Steigerung der Ver-
kehrssicherheit in Städten, Agglomerationen und im ländlichen Raum (z.B. in Ort-
schaften ohne Umfahrungsstrassen) erreicht wird.

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
		ısnahmeregelung nur für Spez	ialverkehr (z.B. Armee, Feu- Gunsten des gewerblichen Gü-