



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

Par courriel: svg@astra.admin.ch

Berne, le 30 janvier 2024

Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) et ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC) - Consultations

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur les projets d'ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) et d'ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC). L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

Considérations générales

Les villes aspirent à une mobilité urbaine durable, reposant sur les trois piliers que sont la marche, les transports publics et le vélo. Le développement technologique des dernières années a permis le déploiement – principalement aux Etats-Unis - de véhicules dotés d'un haut degré d'automatisation. Ailleurs, la mobilité automatisée connaîtra un essor certain ces prochaines années. Se pose dès lors la question de son impact pour les villes suisses. Ces dernières identifient autant de chances que de risques. Elles s'interrogent sur la compatibilité de cette nouvelle technologie avec les objectifs de mobilité urbaine durable.

Il convient de se pencher rapidement sur cette question afin de ne pas subir une évolution qui se révélerait indésirable. En ce sens, l'Union des villes suisses (UVS) salue l'intention du Conseil fédéral d'aborder de manière active la thématique et approuve la démarche proposée, à savoir la réalisation de projets pilotes. Pour les villes, l'objectif à poursuivre est clair : la conduite automatisée ne devra être encouragée que si elle contribue à une mobilité moins gourmande en espace. En d'autres termes, les véhicules automatisés devront d'une part compléter les transports publics et d'autre part présenter des taux d'occupation plus élevés que ceux du trafic individuel motorisé (TIM). Ce faisant, ils contribueraient à une réduction bienvenue du trafic. Dans un contexte de densification et de croissance des flux de mobilité, et au vu des objectifs climatiques et de l'adaptation nécessaire des villes à la hausse des températures, la conduite automatisée ne pourra apporter une plus-value aux villes et à ses habitantes et habitants que si son déploiement suit cette direction.



Demandes concernant les différentes dispositions

Si l'UVS soutient l'intention du Conseil fédéral de réaliser des projets pilotes de conduite automatisée, elle considère toutefois les points suivants comme centraux pour que les villes y apportent leur soutien explicite :

- **Intégration systématique des villes** : les villes **doivent être pleinement intégrées** dans les projets pilotes réalisés sur leur territoire. Que ce soit pour l'octroi d'autorisations, la définition des aires de stationnement et des conditions d'utilisation du territoire, la mise à disposition d'experts pour l'examen des demandes ou encore la participation au groupe de suivi de l'OFROU, les villes doivent être consultées et donner leur consentement.
- **Objectifs des projets pilotes** : l'amélioration de la sécurité et de la fluidité du trafic sont deux objectifs certes louables, ils ne sont toutefois pas suffisants. D'autres critères doivent être pris en considération pour l'octroi d'autorisations de projets pilotes. La durabilité de la mobilité testée doit être prioritaire, que ce soit en matière de consommation d'énergie et d'espace, ou d'impact sur l'environnement, la société, les individus et les espaces publics urbains. Apporter une contribution durable à l'atteinte des objectifs climatiques doit constituer une condition *sine qua non* pour la réalisation de projets pilotes.
- **Sécurité** : plusieurs questions se posent en matière de sécurité, notamment pour ce qui est des responsabilités en cas d'accident ou de la cybersécurité. Garantir une bonne cohabitation entre piétons, cyclistes et véhicules automatisés est prioritaire : ces derniers devront être programmés de sorte que les conflits soient réduits par rapport à la situation actuelle. L'UVS se réfère à la prise de position de la Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses, qui souligne plusieurs points critiques dans ces projets d'ordonnances.
- **Stationnement** : il est important que les aires de stationnement prévues pour les véhicules automatisés soient également ouvertes aux véhicules conventionnels. L'espace étant rare en milieu urbain, il doit être partagé entre ses différents usagers.

Propositions d'amendement

Pour les propositions concrètes d'amendement ainsi qu'un commentaire détaillé des dispositions mises en consultation, nous nous référons aux deux questionnaires annexés à cette lettre.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos remarques, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos cordiales salutations.

Union des villes suisses

Président

Anders Stokholm
Maire de Frauenfeld

Directeur

Martin Flügel

Copie: Association des Communes suisses



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton X Verband Organisation Übrige

Absender:

Schweizerischer Städteverband (SSV)

Nathanaël Bruchez

Leiter Verkehrspolitik

nathanael.bruchez@staedteverband.ch

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Das Konfliktpotenzial von automatisiert fahrenden Privatfahrzeugen im Hinblick auf die Entwicklung des öV und die Begrenzung des MIV in der Stadt ist real. Sollten sich automatisiert gesteuerte Fahrzeuge für private Nutzer oder für den Lieferverkehr durchsetzen, könnte dies dazu führen, dass die Nutzer diese neuen individuellen Verkehrsmittel den öffentlichen Verkehrsmitteln vorziehen.

In diesem Zusammenhang ist der Städteverband der Ansicht, dass Pilotprojekte eine sehr gute Möglichkeit sind, die Mobilität von morgen zu hinterfragen und zu testen und mögliche zukünftige Nachteile und soziale Auswirkungen im Vorfeld zu erkennen.

Abzuklären ist, ob genügende Regulierungsmöglichkeiten auf Bundesebene mit der Verordnung vorliegen. Insbesondere die Bearbeitung der Gesuche sowie die Kriterien zur Erteilung der Bewilligung sollten grundsätzlich auf folgende Punkte geprüft werden:

- Die Zunahme an Verkehr durch induzierten Verkehr ist zu verhindern.
- Die Konzepte des Bundes sowie die Sach- und Richtpläne der Kantone sind insbesondere hinsichtlich der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu wahren.
- Die Ziele des Modalsplits sollten durch den Betrieb von automatisierten Fahrzeugen nicht negativ beeinträchtigt werden.

	<p>Eine Studie der ETH Zürich zeigt, dass selbstfahrende Fahrzeuge zu mehr gefahrenen Kilometern im Strassenverkehr führen könnten (siehe Forschungsprojekt SVI 2016/001 «Induzierter Verkehr durch autonome Fahrzeuge: Eine Abschätzung»).</p> <p>Grundsätzlich wird die Ansicht vertreten, dass die Menge an bewilligten Gesuchen reguliert werden sollte, da diese auch vereinbar sein müssen mit den Strategien und Konzepten des Bundes und Richtplänen der Kantone bezüglich der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.</p> <p>Der Bund sollte regulatorisch aufzeigen, wie verhindert wird, dass die Förderung von selbstfahrenden Flotten ÖV-Fahrten ersetzt oder allgemein die Ziele des Modalsplits negativ beeinflusst. Beispielsweise hat sich in der Praxis der Zulassung und Regulierung der elektrischen Trendfahrzeuge («E-Trottis») gezeigt, dass die Menge an Fahrzeuge im System geeignet geregelt werden sollte. Insbesondere, da die Forschung gezeigt hat, dass v.a. Wege des Fussverkehrs substituiert werden.</p> <p>In Bezug auf Sicherheitsfragen verweist der Städteverband auf die Stellungnahme der Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektoren und -direktorinnen (KSSD). Es braucht Korrekturen u.a. zu den folgenden Elementen: Klarere Regelungen betr. Verhaltenspflichten; Zugriff der Strafverfolgungsbehörde auf die Fahrdaten in Ereignisfällen; Sicherstellung, dass auch juristische Personen bei den Strafbestimmungen zur Verantwortung gezogen werden können; Schutz vor Cyber-Angriffen.</p> <p>Wünschenswert wäre auch, wenn der Polizei eine Art Passepartout-Möglichkeit zukäme. So, dass sie ein nicht SVG adäquat fahrendes autonomes Fahrzeug von aussen her anhalten könnte.</p> <p>Zur Umsetzung und Inkraftsetzung (Art. 47 nAFV)</p> <p>Wichtig ist, dass Kantone und Städten für die Umsetzung genügend Zeit einzuräumen ist. Die geplante Umsetzung im ersten Quartal 2025 ist nicht realistisch. So müssen die neuen Aufgaben und Zuständigkeiten in die kantonale und kommunale Gesetzgebung integriert werden. Zudem müssen Kantone und Städte die nötigen neuen Fachkompetenzen zuerst noch auf bzw. ausbauen. Die neuen Aufgaben sind mit Mehrkosten verbunden. Auch die Polizei ist davon betroffen. So müssen komplexe Parkierungssysteme überprüft und bewilligt werden. Sodann sind auch Gesuche für die Subventionierung von Projekten nach ÖStFV zu bearbeiten und die Projekte müssen von Kantonen und Städten begleitet werden.</p>
--	---

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Unter Vorbehalt der Bemerkungen zu Frage 1 sind wir mit dem Gegenstand der Verordnung einverstanden.		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Ergänzungen:</p> <p>Zur besseren Verständlichkeit und für die Zuordnung der Rechte und Pflichten von Fahrzeugführenden und weiteren sollte bei den Begriffsbestimmungen eine bessere Abstimmung auf die international geltenden Level Stufen nach SAE J3016 erfolgen (Level I, II, III).</p> <p>Art. 2 lit. c: Es bestehen Verständnisfragen bei der Definition des Übergabe- und Übernahmestandortes: Es ist unklar, wie weit entfernt dieser von einem entsprechenden Parkfeld sein darf. Dies sollte klarer definiert werden.</p> <p>Art. 2 lit. d: Hier sollte das Wort «zumindest» gestrichen werden. Der Einsatz für eine bestimmte Fahrstrecke beinhaltet, dass es nur auf dieser Strecke eingesetzt werden kann.</p> <p>Ausserdem sollte der Begriff «Operatorinnen und Operatoren» definiert werden.</p>		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 1 lit. g: Es ist nicht ausreichend, wenn die verlangten Schutzvorkehrungen gegen unrechtmässige Einwirkungen durch Dritte durch den Hersteller garantiert werden. Es braucht (internationale) Qualitätsstandards gegen Cyber-Angriffe, die eingehalten werden müssen.</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 2: Die Anknüpfung an den bauartbedingten Einsatzbereich bedeutet, dass jeder Fahrzeughersteller den Einsatzbereich selbst definiert. Das macht es für polizeilichen Vollzug schwierig und aufwändig zu kontrollieren, ob der Einsatz und die Handhabung des Automatisierungssystems korrekt erfolgt. Mit einer Kategorisierung in <i>hoch- und vollautomatisierte</i> Fahrsysteme könnten die anwendbaren Rechte und Pflichten adäquat zugeordnet und einfacher kontrolliert werden.</p> <p>Redaktionelle Hinweise: Zu Art. 3 Abs. 1 lit. a: Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. b: Das Wort «massgeblich» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. e: Dieser Satz betreffend Zeitreserve für die Rückübernahme ist wichtig. Der vorgeschlagene Wortlaut ist ungenau. Bei der Zeitreserve handelt es sich streng genommen um die Reaktionszeit. Die Mindestreaktionszeit sollte in der Verordnung konkretisiert werden.</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 3: Die Einhaltung der Verkehrsregeln sind sehr detailliert, aber zu wenig konkret umschrieben (u.a. «angemessener» Abstand). Im Wesentlichen geht es darum, dass ein vollautomatisiertes Fahrsystem das Fahrzeug so bedienen können muss, dass alle Verkehrsregeln eingehalten werden können. Demgegenüber können</p>		

dies teil- respektive hochautomatisierte Fahrassistenzsysteme nur teilweise und es gelten andere Rechte und Pflichten für die verantwortlichen Menschen.

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Ergänzungen:

Art. 4 Abs. 4: Gemäss Erläuterungsbericht ist die Aufzählung abschliessend. Die Auflistung der meteorologischen Rahmenbedingungen in lit. a ist hingegen nicht abschliessend zu verstehen. Wir bitten darum, diese Unterscheidung im Erläuterungsbericht noch klarer zu erwähnen und nach Möglichkeit eine umfassende Liste von meteorologischen Rahmenbedingungen im Erläuterungsbericht zu ergänzen. Es ist z.B. zu prüfen, ob auch «Seitenkräfte», wie diese aufgrund von starken Winden entstehen können, als zusätzliche Litera aufzunehmen ist.

Art. 4 Abs. 4 lit. d: Neben den Markierungen sind auch die Signale explizit zu erwähnen.

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Abs. 1, lit. a: Der Begriff «verhältnismässig» sollte mindestens in den Erläuterungen anhand von Beispielen konkretisiert werden oder als «namentliche» Aufzählung beispielhaft bei der Litera erwähnt werden. Die Auslegung bleibt sonst zu offen.

<p>Art. 6 Abs. 2 lit. b ist dahingehend zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohen Sachschaden eine Gefährdung darstellen können.</p> <p>Ergänzung Art. 6 lit. d: Auch Unfälle mit einem reinen Sachschaden können eine Gefährdung darstellen und sollen nicht in lit. c hineininterpretiert werden müssen.</p>
--

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Zu Art. 7 Abs. 4 lit. d: Der Fahrmodusspeicher sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen die GPS-Daten aufzeichnen müssen, sondern bei allen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem.</p> <p>Es fehlen klare Regelungen, wie lange der Fahrmodusspeicher Daten minimal aufbewahren muss, bzw. wie lange der Fahrmodusspeicher Daten maximal aufbewahren darf.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gemäss Art. 8 Abs. 2 nAFV dürfen die von diesem System erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für ein Managementsystem nach Absatz 1 ungültig wird. In den Erläuterungen wird erwähnt, dass solche Fahrzeuge nur noch beschränkt benutzt werden dürfen und dass führerlose Fahrzeuge stillgelegt werden müssen.</p> <p>Es ist unklar, ob solche Fahrzeuge von der Polizei stillgelegt werden müssen. Oder ist damit gemeint, dass es nicht mehr benützt werden darf? Wir regen zu einer Klärung im Verordnungstext an. Es ist zudem unklar, wer für eine Stilllegung verantwortlich wäre. Dies wäre in der Strassenverkehrskontrollverordnung zu regeln.</p> <p>Art. 44 Abs. 1 lit. a nAFV bedroht Hersteller ohne zertifiziertes Managementsystem mit Busse. Bei die den Herstellern handelt es sich regelmässig um (internationale) juristische Personen. Da die Einführung eine Unternehmensstrafnorm nicht vorgesehen ist, ist die Ahndung dieses Straftatbestandes faktisch nicht möglich.</p>		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>In den Erläuterungen wird Folgendes erwähnt: <i>«Aber es soll von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren wollen, verlangt werden, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind.»</i></p> <p>Hier stellt sich die Frage, wie eine Missachtung dieser Pflicht kontrolliert und allenfalls geahndet werden kann.</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Ob es richtig ist, auf eine spezielle Aus- oder Weiterbildung für fahrzeugführende Personen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem zwecks schneller Markteinführung zu verzichten, ist fraglich und mit Risiken verbunden. Ob es genügt, von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind, wird sich weisen. Wir regen an, die Entwicklungen im Sinne eines Monitorings mindestens für Operatorinnen und Operatoren zu beobachten.</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein. Dabei ist zu beachten, dass eine Meldung an die Polizei bei Personenschaden von Gesetzes wegen bereits zwingend ist (Art. 51 SVG). Die Polizei hat nicht von allen Unfällen Kenntnis.</p> <p>Die Frist von 14 Tagen ist zu kurz.</p> <p>Das ASTRA sollte den Kantonen bzw. den zuständigen Bewilligungsbehörden entsprechende Vorfälle auch mitteilen. Da die Polizei nicht von allen Unfällen Kenntnis erhält, sollte dies zentral durch das ASTRA erfolgen.</p>		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Die Kantone sollten vom ASTRA in diesen Prozess einbezogen werden.		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Worte "nicht amtliche" sind wegzulassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über

die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sollten geschärft werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen präzisiert werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus dem Verordnungstext von Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut kann u.E. darauf geschlossen werden, dass es genügt, wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird. Die Pflichten des Lenkers sollen klar umschrieben werden. Muss die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden oder nicht. Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich und es dürfte auch für die Fahrzeuglenkenden nicht klar sein.</p>		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Derzeit müssen sich die Städte bereits mit der Aufteilung des öffentlichen Raums für sehr viele verschiedene Nutzungsarten auseinandersetzen. Eine weitere Abgrenzung speziell für automatisiert fahrende Fahrzeuge hinzuzufügen, würde die Verwaltung und Gestaltung des öffentlichen Raums noch mehr belasten.</p> <p>Wir sehen einen Widerspruch zu den Ausführungen auf Seite 5 der Erläuterungen, wonach auf solchen Parkierungsflächen keine Fusshänger verkehren dürfen. Eine manuelle Entgegennahme des Fahrzeuges setzt ja voraus, dass der Lenker zuerst zum Fahrzeug (als Fussgänger) laufen muss.</p>		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir weisen darauf hin, dass die Formulierung, wonach Parkierungsflächen vom übrigen Verkehr «abgegrenzt» sein müssen, missverstanden werden kann. Die Formulierung findet sich im geltenden Art. 25b Abs. 2 SVG und im vorliegenden Verordnungsentwurf in Art. 29 Abs. 1 lit. a. Aus der Botschaft des Bundesrates zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes BBl 2021 3026 (S. 55) sowie dem erläuternden Bericht zur Verordnung über das automatisierte Fahren (S. 8) geht hervor, dass Mischverkehr möglich ist.

Dies ist im Grundsatz zu begrüßen. Parkierungsflächen – insbesondere auf öffentlichem Grund – ausschliesslich für das automatisierte Parkieren vorzubehalten und darauf andere Nutzungen auszuschliessen, würden wir mit Blick auf die begrenzten Platzverhältnisse im urbanen Raum nicht als zielführend erachten.

Sofern auf abgegrenzten Parkflächen gar keine Zufussgehende oder andere Fahrzeuge verkehren und es sich erkennbar um einen geschlossenen Benutzerkreis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VRV handelt, wäre das SVG nicht anwendbar. Solche Parkflächen könnten für das automatisierte Parkieren über audienzrichterliche Regelungen gemäss ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden.

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die betroffene Gemeinde ist **zwingend** einzubeziehen, um lokalen Gegebenheiten Rechnung tragen zu können – auch dann, wenn nach kantonalem Recht eine kantonale Behörde für die Bewilligung zuständig ist. Wir beantragen daher folgende Ergänzung:

² Das Gesuch muss in jenem Kanton eingereicht werden, auf dessen Gebiet die betroffene Parkierungsfläche liegt. Wird die Bewilligung von einer kantonalen Behörde erteilt, so hört diese vor ihrem Entscheid die betroffene Gemeinde an.

Des Weiteren ist sicherzustellen, dass Fahrzeugzulassung und Einsatzbereich harmonisieren. Wenn es sich bei der für die Fahrzeugzulassung und für die Genehmigung des Einsatzbereiches zuständigen Behörden um unterschiedliche Stellen handelt, so sind die beiden Genehmigungen zu koordinieren.

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Zu Abs. 1: Anstatt dem Begriff Genehmigung sollte der Begriff Bewilligung verwendet werden. Die Bewilligungsbehörde soll nötigenfalls Sicherheitsauflagen an die Bewilligung knüpfen können.

Der Artikel ist mit einem Absatz zu ergänzen, welche es den Kantonen und Bund ermöglicht, Gesuche aufgrund von fehlender Strassennetzkapazität, Widerspruch zu geltendem Raumplanungsgesetz und Unvereinbarkeit der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung, insbesondere zu Konzepten des Bundes und Sach- und Richtplänen der Kantone sowie kommunale Planung, abzulehnen.

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gemäss Art. 44 j und h AFV sind Widerhandlungen von Haltern gegen Art. 32 AFV strafbar. Halter können natürliche oder juristische Personen sein. Es braucht daher eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von juristischen Personen, ansonsten die entsprechenden Strafbestimmungen obsolet sind.		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Reaktionszeit des Operators müsste definiert werden.		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatorinnen und Operatoren schwer möglich, da diese nicht vor Ort sein müssen. Die Strafbarkeit gemäss Art. 44 lit. j nAFV sieht in jedem Fall nur eine Übertretung vor. Hier sollte differenziert werden.		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Der Begriff Genehmigung soll durch Bewilligung ersetzt werden.		
Abs. 4 sollte gestrichen werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden Fahrzeugtyp gesondert geprüft werden können.		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Die Bestimmung ist zwingend mit dem Zustimmungserfordernis der betroffenen Gemeinden zu ergänzen. Diese ist in der Beurteilung der Voraussetzungen nach Art. 40 Abs. 4 lit. a-c namentlich dann beizuziehen, wenn es sich bei der zuständigen Behörde um eine kantonale Behörde handelt.		

Begründung:

Bei der Genehmigung der Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge handelt es sich nicht ausschliesslich um eine Frage der Fahrzeugzulassung, die nach Bundesrecht eine kantonale Aufgabe ist. Mit der Genehmigung eines solchen Einsatzbereichs wird zugleich ein Geschäftsmodell zugelassen, nämlich das kommerzielle Anbieten von taxiähnlichen Fahrdienstleistungen in führerlosen Fahrzeugen (folgend "Robotaxis").

Die Städte sind zwingend in das Verfahren zur Genehmigung der Einsatzbereiche für solche Fahrzeuge einzubinden. Die Bewilligungsvoraussetzungen sind durch die direkt betroffenen Städte zu beurteilen, etwa ob gemäss lit. c der jeweilige Ortsverkehr durch den Betrieb der führerlosen Fahrzeuge nicht behindert oder überlastet wird. Aus Perspektive des innerstädtischen ÖV ist anzunehmen, dass durch neue, taxiähnliche Geschäftsmodelle (Mobility on Demand) mit führerlosen Fahrzeugsystemen der Anspruch, Haltestelleninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs mitzubedenken, steigen wird. Dies soll und darf nicht zulasten des öffentlichen Linienverkehrs geschehen. Dieser darf an Haltestellen gemäss Strassensignalisationsverordnung nicht behindert werden. Ebenso ist darauf hinzuweisen, dass eine Freigabe von weiteren Verkehrsflächen – namentlich Busspuren – auch zu einer Verringerung der Verkehrsleistung des ÖV führen kann. In der Regel stellt die Strasseneigentümerin die Haltestellen und ÖV-Verkehrsflächen bereit.

Wir erkennen durchaus die Chancen der neuen Technologie, nämlich wenn Robotaxis als emissionsarme, flächeneffiziente und absolut verkehrssichere Fahrzeuge mit städteverträglichen Angebotskonzepten, z.B. On-Demand Ridepooling, konzipiert werden, die sinnvoll mit den grossen, im Fern- und Stadtzentrumverkehr weiterhin punkto Emissionen und Flächeneffizienz noch besser abschneidenden Fahrzeugen des heutigen ÖV kombiniert werden. Eine solche Entwicklung ist aber nicht selbstverständlich, sondern muss aktiv in jedem einzelnen Einsatzgebiet führerloser Fahrzeuge konzipiert und umgesetzt werden.

Deshalb halten wir eine Zustimmungserfordernis für unverzichtbar. Dieses muss bereits in der Verordnung des Bundes und nicht erst im nachgelagerten kantonalen Recht vorgesehen werden. Nur durch ein im Bundesrecht verankertes Mitspracherecht des Strasseneigentümers bei der Genehmigung des Einsatzbereiches wird gewährleistet, dass die Gemeinden ihr Interesse bezüglich des automatisierten Verkehrs miteinbringen und mit den Unternehmungen des öffentlichen Personenverkehrs abstimmen können.

Absatz 4, Buchstabe c ist dahingehenden zu ergänzen, dass nebst der Überlastung des Verkehrs auch der Einsatz des / der Fahrzeuge nicht zu einer übermässigen Zunahme an Verkehr führt. Dies insbesondere durch Leerfahrten. Beispielsweise sollte der durchschnittliche Belegungsgrad nicht unter 1 fallen. Bestenfalls soll nachgewiesen werden, wie der Belegungsgrad möglichst optimiert werden kann.

Artikel 40 ist mit einem Absatz zu ergänzen, welche es der zuständigen Behörde erlaubt Gesuche abzulehnen die im Widerspruch zu geltendem Raumplanungsgesetz, zu Konzepten des Bundes und Sach- und Richtplänen der Kantone, sowie der kommunalen Planung stehen.

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Entscheid ist zwingend auch der betroffenen Gemeinde zu eröffnen.		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund eines fehlerhaften Automatisierungssystems zu Personenschäden kommt. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche autonome Fahrzeuge entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, ist notwendig.</p> <p>In Art. 44 AFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich um bloße Übertretungen, welche mit Bussen in der Höhe von maximal 10'000 Franken bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotential der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des autonomen Fahrens u.E. zu wenig Rechnung und ist nicht adäquat. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g AFV). Ähnlich verhält es sich u.a. auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j AFV.</p>		

<p>Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert.</p> <p>Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der SVG Strafbestimmungen möglich ist. Kommt nur der Übertretungstatbestand zur Anwendung oder auch Art. 90 SVG zur Anwendung, wenn das Fahrzeug trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt?</p> <p>Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.</p>

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>² <i>Das Astra bildet eine Begleitgruppe, die die Kantone <u>und die betroffene Gemeinde</u> bei der Beurteilung der beantragten Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge ...</i></p>		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
s. Frage 25.		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:



Verordnung über Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton X Verband Organisation Übrige

Absender:

Schweizerischer Städteverband (SSV)

Nathanaël Bruchez

Leiter Verkehrspolitik

nathanael.bruchez@staedteverband.ch

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

Verordnung über Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zu dieser neuen Verordnung?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit dem Artikel 2 und den Anforderungen an ein Vorhaben, für die ein Finanzhilfegesuch gestellt werden kann, einverstanden?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Definition des «nachhaltigen Verkehrs» ist deutlich zu eng gefasst. Neben Verbesserungen des Verkehrsflusses und der Erhöhung der Verkehrssicherheit sind weitere Elemente denkbar, wie z.B. die Erhöhung der Energieeffizienz durch intelligentere Steuerung der Antriebe, eine effizientere Fahrzeugauslastung durch intelligente Sharingsysteme, eine Reduktion der Verkehrsleistung durch intelligente Routen- und/oder Zielwahl etc.</p> <p>Analog zu Art. 108 SSV sollten nicht nur die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verbesserung des Verkehrsflusses als Anforderungen erwähnt werden, sondern auch die Reduktion der übermässigen Umweltbelastung.</p> <p>Es ist zudem unklar, ob die Voraussetzungen von Art. 2 Abs. 1 lit. a – c alternativ oder kumulativ gelten sollen. Dies muss geklärt werden.</p> <p>Änderungsanträge</p> <p>Absatz 1 Buchstabe a ist dahingehend zu präzisieren, welche Vorgaben der Verkehrspolitik einzuhalten sind. Insbesondere sollte präzisiert werden, wie die kantonalen Sach- und Richtpläne einzuhalten sind.</p> <p>Änderungsantrag zu Art. 2 Abs. 1, lit. b. <i>Es erzielt einen positiven Effekt für den nachhaltigen Verkehr auf öffentlichen Strassen, insbesondere in Bezug auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, eine Verbesserung des Verkehrsflusses und eine Reduktion von übermässiger Umweltbelastung.</i></p> <p>Beim Buchstaben b. ist dahingehend zu überprüfen, wie Substitutions- und Verlagerungseffekte von nachhaltigen und flächeneffizienten Verkehrsmitteln vermieden werden. Insbesondere wie der öffentliche Verkehr nicht benachteiligt wird oder zielgerecht zu den Sach- und Richtpläne der Kantone ergänzt wird.</p> <p>Buchstabe f. sollte folgendermassen ergänzt werden: «Es erreicht sein Ziel auf ökonomische und effiziente Art und ist vereinbar mit den Strategien und Zielen der Klimapolitik.»</p>		

4. Sind Sie mit den Vorgaben für das Finanzhilfegesuch (Art. 3) einverstanden?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit der Möglichkeit, dass das ASTRA Themenschwerpunkte vorschlagen kann, einverstanden (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit der Möglichkeit des Beizugs von Experten und Expertinnen bei der Gesuchsprüfung einverstanden (Art. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Auch betroffene Gemeinden sollen Expertinnen oder Experten vorschlagen können. Änderungsantrag Art. 5 Abs. 1:</p> <p><i>Zur Prüfung der Gesuche kann das ASTRA vom Vorhaben unabhängige Expertinnen und Experten beiziehen. Vom Vorhaben betroffene Kantone <u>und Gemeinden</u> können eine Expertin oder einen Experten für die Prüfung des Gesuchs vorschlagen.</i></p>		

7. Sind Sie mit der Regelung zum Entscheid über die Gewährung eines Beitrages einverstanden (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie mit der Regelung der Prioritätenordnung und dem Vorgehen bei einem Geschüüberhang einverstanden (Art. 7)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
s. Bemerkung zu Art. 2, Frage 3: Klärung, ob die Voraussetzungen von Art. 2 Abs. 1 lit. a – c alternativ oder kumulativ gelten sollen.		

9. Sind Sie mit den anrechenbaren Kosten (Art. 8) einverstanden?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung der Bemessung der Finanzhilfe (Art. 9) einverstanden?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung nachträgliche Finanzhilfen aus anderen Quellen einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es sollte geprüft werden, ob durch diese Regelung der Rechtssicherheit nicht widersprochen wird und ob ein Fehlanreiz gesetzt wird, indem zusätzliche Finanzhilfen aus anderen Quellen gar nicht mehr gesucht werden.		

12. Sind Sie mit der Regelung zur Ausrichtung der Finanzhilfe einverstanden (Art. 11)?		
X JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Verlängerung der Umsetzungsfrist für ein Vorhaben einverstanden (Art. 12)?		
X JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung zur Veröffentlichung von Informationen zu einem unterstützten Vorhaben einverstanden (Art. 13)?		
X JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		