



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Regierungsrat des Kantons Luzern

vertreten durch:

Justiz- und Sicherheitsdepartement
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

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:

Die heutigen Verkehrsverhältnisse stellen hohe Anforderungen an die Fahrzeuglenkenden und die übrigen Verkehrsteilnehmenden. Neue Technologien eröffnen zahlreiche Chancen die Mobilität in Bezug auf die Strassenkapazität und die Verkehrssicherheit nachhaltig mitzugestalten. Neue Systeme können die Menschen in ihrer Mobilität sinnvoll unterstützen, ihnen aber nicht die Verantwortung abnehmen.

Wir begrüßen, dass sich die Vorlage aktiv mit dem Datenschutz auseinandergesetzt hat und dass den datenschutzrechtlichen Vorgaben in der AFV Rechnung getragen wird.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

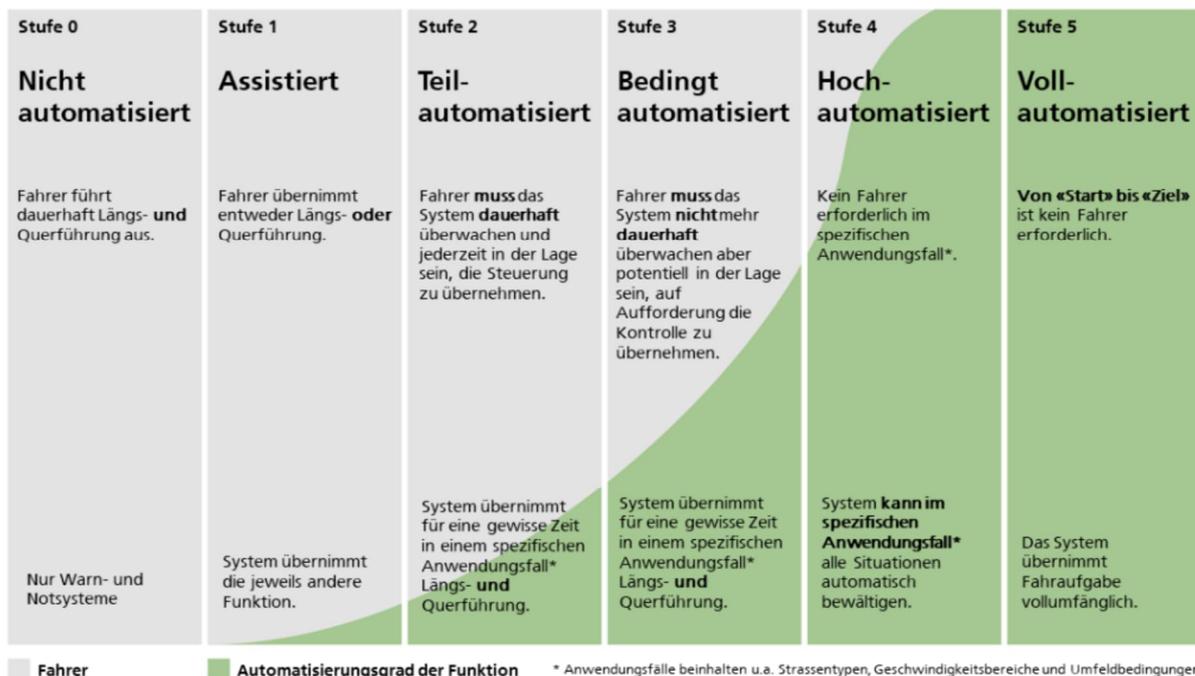
3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Definition der Begriffe ist grundsätzlich nachvollziehbar und klar.

Vorstellbar wäre ebenfalls eine Begriffsdefinition nach folgender Tabelle, womit die Begrifflichkeiten «Bedingt automatisiert» und «Vollautomatisiert» zur Anwendung gelangen würden:



Grafik: Verband der Automobilindustrie, Berlin, 2016. Definitionen: ASTRA nach SAE J3016 JUN2018 (https://sae.org/standards/content/J3016_201806/)

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

In der Praxis kann regelmässig festgestellt werden, dass die unterschiedlichen Ausführungen der Fahrzeugmodelle die Fahrzeuglenkenden überfordern und diese durch die Bedienung abgelenkt werden. Gerade Personen mit wenig Fahrpraxis oder Personen, die verschiedene Fahrzeuge lenken, sind besonders betroffen. Die neue Technik darf nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen.

Grundsätzlich sind die Anforderungen umfangreich beschrieben und aufgeführt. Empfehlenswert wäre jedoch, Art. 3 Abs. 1 Bst. e noch wie folgt zu ergänzen:
«einfach und einheitlich zu bedienen sein»

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

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aus unserer Sicht fehlt allerdings in Absatz 4 als wesentlicher Faktor das Erkennen anderer Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger, Fahrradfahrer, andere Motorfahrzeuge, Wildtiere, etc.

Fraglich ist, wie von der Kontrollbehörde auf einfache Art und Weise der bauartbedingte Einsatzbereich gemäss Typengenehmigung erkannt und überprüft werden kann.

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:

Die Abweichung von Art. 3b Abs. 1 VTS macht Sinn, um einer Lageraufstockung mit importierten Fahrzeugen bei der Ankündigung von neuen Vorschriften nicht Vorschub zu leisten.

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:

Unter bestimmten Voraussetzungen macht die eingeräumte Kompetenz des UVEK zur Nachrüstpflicht für bereits in Verkehr gesetzte Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem absolut Sinn.

Art. 6 bedarf jedoch noch einer Überarbeitung und Präzisierung:

Art. 6 Abs. 1 Bst a

Der Begriff «verhältnismässig» führt in diesem Kontext zu Unklarheiten in Bezug auf die Nachrüstpflicht und schafft Unsicherheiten bei der Anschaffung eines Fahrzeuges mit Automatisierungssystem. Eine beispielshafte Aufzählung des Begriffs der Verhältnismässigkeit könnte da Abhilfe schaffen.

<p>Art. 6 Abs. 2 Bst. b Ist ein Motorfahrzeug an einem Unfall mit Personenschaden als Verursacher beteiligt, ist oft die fahrzeuglenkende Person selbst der Auslöser. Art. 6 Abs. 2 ist deshalb dahingehend zu präzisieren: «einen Unfall mit Personenschaden verursacht hat <i>und andere Ursachen ausgeschlossen werden können</i>»</p> <p>Auch Unfälle mit reinen Sachschäden können eine Gefährdung darstellen. Wir schlagen daher vor, Art. 6 Abs. 2 Bst. b auch diesbezüglich noch entsprechend zu ergänzen.</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
Bemerkungen / Änderungsantrag: Allerdings müsste aus unserer Sicht der unbestimmte Begriff "Notfall"(in Art. 7) konkretisiert werden. Denn darunter wird je nach Auslegung eine andere Situation verstanden.		

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
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich sind wir mit der Regelung einverstanden. Im Verordnungsentwurf wird aber nicht ausgeführt, wer für die Deaktivierung der Systeme verantwortlich ist und wie dies überwacht werden soll. Den kantonalen Zulassungsbehörden (Strassenverkehrsämter) fehlen dafür die Ressourcen und Fachkenntnisse. Wir schlagen daher vor, dies einer Bundesbehörde, beispielsweise der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST), zu übertragen.		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir schlagen vor, den Titel von Art. 9 wie folgt zu präzisieren: "Zur Verfügung stellen der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung". Es handelt sich in den meisten Fällen nicht um physische Akten, sondern um elektronische Dokumente oder Applikationen. Es fehlt der Hinweis, dass die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung mindestens in der Landessprache der fahrzeughaltenden Person abgegeben werden muss und jederzeit verfügbar sein muss. Ob die Umsetzung dieser Vorschrift in der Praxis realistisch ist, bleibe dahingestellt.		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bei Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem ist es von besonders hoher Bedeutung, dass die Anweisungen und Sicherheitshinweise des Herstellers beachtet werden. Solche beachtenswerten Hinweise in Herstellerangaben bzw. Bedienungsanleitungen gibt es aber noch viele mehr (bspw. Dachlast, Stützlasten, Achslasten, Bereifungen). Es wäre daher angebracht, dass ein allgemeiner Verhaltenshinweis in die Verkehrsregelnverordnung (VRV) aufgenommen wird und der Führer verpflichtend darauf hingewiesen wird, dass die Anweisungen und Sicherheitshinweise vom Fahrzeughersteller beachtet werden müssen.

Diese könnten, ähnlich wie bei Navigationssystemen, bei Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem in das EDV-System wie folgt implementiert werden: Ein Hinweis wird beim Systemstart eingeblendet und muss vom Führer manuell bestätigt werden.

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Allerdings muss der Zugang zu Typengenehmigungsdaten, sei es national oder international, für Verkehrsexperten und -expertinnen effizient sichergestellt sein.

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir sind skeptisch, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird.

Der unbestimmte Rechtsbegriff "erheblichen Sachschaden" in Abs. 1 Bst. b wird zudem in der Praxis Probleme bereiten. Wir schlagen daher vor, diesen genauer zu definieren, beispielsweise mittels Wertgrenze oder einer beispielhaften Auflistung "erheblicher" Schäden.

Die Bestimmungen nach Art. 51 Abs. 2 SVG sind weiterhin zwingend einzuhalten und Ereignisse nach Art. 14 Abs. 1 sind stets auch der Polizei zu melden.

Absatz 4 ist ersatzlos zu streichen. Die Kantone bzw. die Zulassungsbehörden verfügen nicht über die nötigen Ressourcen und Fachkenntnisse, um diese Aufgabe zu bewältigen. Wir schlagen als Alternative vor, dass die Überprüfung von markenspezifischen Fachbetrieben jährlich durchgeführt wird. Diese haben die Funktionstüchtigkeit des Automatisierungssystems zu Handen der Zulassungsbehörden zu bestätigen.

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Den kantonalen Zulassungsbehörden fehlen die notwendigen Fachkenntnisse, um sicherheitskritische Vorfälle mit führerlosen Fahrzeugen zu überprüfen (siehe auch unsere Antwort zu Frage 15). Wir schlagen vor, dass diese Überprüfungen von einer entsprechend spezialisierten und vom ASTRA entsprechend anerkannten Überprüfungsstelle, beispielsweise der SUST, vorgenommen werden.

Weiter ist in die Bestimmung aufzunehmen, dass diese Fahrzeuge bis zur erfolgten Überprüfung ausser Verkehr zu setzen sind.

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?

JA

NEIN

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)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir verweisen auf die Antwort zu Frage 45.		

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)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Allerdings ist zu beachten, dass im Rahmen der Fahrzeugprüfung ein Zugriff auf den Fahrmodusspeicher erforderlich sein kann. Wir schlagen daher folgende Ergänzung vor: e. Amtliche Tätigkeit der Zulassungsbehörden im Zusammenhang mit Fahrzeugprüfungen.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> 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)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> 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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Nicht nur bei gewerbsmässigem Handel, sondern auch bei einem privaten Fahrzeugwechseln (es gibt auch zahlreiche Nebenerwerbsbetriebe/«Hinterhofgaragen») sollten diese Vorschriften gelten. Die Weitergabe der Fahrzeuge unter Privatpersonen erachten wir als risikoreicher als von professionellen Anbietern.

Deshalb soll nicht nur wer gewerbsmässig verkauft, vermietet oder darüber einen Leasingvertrag abschliesst, verpflichtet werden, über die bestimmungsgemässe Bedienung des Automatisierungssystems aufzuklären, sondern jede Person, welche das Fahrzeuge weitergibt und/oder zum Gebrauch überlässt.

Wir schlagen weiter vor, dass bei jedem Fahrzeugstart die Instruktionen bestätigt werden müssen, wie dies bei Navigationssystemen bereits heute der Fall ist (siehe auch unsere Antwort zu Frage 11).

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Art. 22 Abs. 2 suggeriert der fahrzeugführenden Person, dass das System die Verantwortung für ein bestimmtes Fahrmanöver übernimmt. Unfallzahlen belegen jedoch, dass die Ablenkung / Unaufmerksamkeit ein Schwerpunktthema ist. Problematisch ist insbesondere die Zeitspanne zwischen der «Beobachtungsphase» und dem Zeitpunkt, bis die fahrzeugführende Person wieder in der Lage ist, die Fahrzeugbedienung zu 100 Prozent selbst auszuüben.

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir sind mit der Regelung grundsätzlich einverstanden (unter Berücksichtigung der Bemerkungen zu Frage 25).

Unklar ist aber, wieso sich bei aktiviertem System keine Personen oder Tiere im Fahrzeug befinden dürfen (Absatz 4).

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:

Die Verfügbarkeit von entsprechenden Parkierungsflächen ist in der Schweiz sehr eingeschränkt. Entscheidend ist, dass sich die fahrzeugführende Person bei der Nutzung des automatisierten Parkens selbst vergewissert, dass das System ohne Gefahr benutzt werden kann. Ein Automatisierungssystem zum Parkieren müsste grundsätzlich auch auf anderen Flächen funktionieren oder möglich sein.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Unter Berücksichtigung der Bemerkungen zu Frage 25

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 vorgeschlagene Lösung führt dazu, dass mehrere parallele Verfahren für die gleiche Fläche bearbeitet werden müssen. Dies ist ineffizient. Gesuchsteller sollte nicht der Fahrzeughersteller, sondern der Betreiber des Parkierungssystems sein.

Der Fahrzeughersteller soll nur Anfragen von Betreibern der Parkierungsflächen bearbeiten und die erforderlichen Bestätigungen über die Funktion seiner Fahrzeuge darauf ausstellen müssen. Der je Marke individuelle Nachweis der Funktionstüchtigkeit ist als Beilage zum Gesuch zu verlangen (z.B. Bst. e (neu)). Die Bewilligungsbehörde hat so pro Parkierungsfläche nur eine Ansprechperson bzw. einen Gesuchsteller.

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:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

	Das Anbieten von Schulungen ist zentral und unabdingbar.
--	--

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)?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

In diese Bestimmung sollte allerdings noch ein Querverweis zu Art. 30 SVG und Art. 73 VRV eingefügt werden.		
---	--	--

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:		
--------------------------------	--	--

Absatz 7 sollte allerdings angepasst werden:		
--	--	--

Der Fahrzeugausweis sollte für die Kontrollorgane in jedem Fall im Fahrzeug zugänglich sein, kann aber ergänzend auch audiovisuell angezeigt werden. So kann bei einem Systemausfall oder bei starker Deformation trotzdem auf den Fahrzeugausweis mit den wichtigen Grunddaten zugegriffen werden.		
---	--	--

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

Die Operatorinnen und Operatoren nehmen eine zentrale Aufgabe wahr. Sie müssen entsprechend für ihre Aufgabe geschult werden. Das scheint mit den neuen Bestimmungen so erfüllt. Es fehlt jedoch die klare Zuweisung der Verantwortlichkeiten im Sinne von Art. 26 und Art. 31 SVG. Zudem muss die erwartete Reaktionszeit der Operatorinnen und Operatoren 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)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Beschränkung des Tätigkeitsverbots auf Alkoholeinfluss in Absatz 2 ergibt keinen Sinn, da auch Betäubungsmittel und Medikamente diese Tätigkeit beeinflussen können. Wir schlagen daher vor, den Satz wie folgt zu ändern: "Die Tätigkeit darf nicht in fahrunfähigem Zustand ausgeübt werden."

In dieser Form wären von der Ausbildungspflicht in Absatz 3 und 4 auch Verkehrsexperten und -expertinnen erfasst. Dieser Zusatzaufwand wäre aufgrund der kleinen Menge dieser Fahrzeuge nicht zu rechtfertigen. Wir schlagen daher vor, die Verkehrsexperten und -expertinnen von dieser Pflicht auszunehmen. Alternativ könnte vorgeschrieben werden, dass bei einer Fahrzeugprüfung entsprechend ausgebildete Personen anwesend sein müssen.

Operatorinnen und Operatoren sollten mindestens die Führerausweiskategorie B besitzen, auch für Fahrzeuge mit geringer zulässiger Geschwindigkeit.

Wir verweisen zudem auf unsere Bemerkungen zu Frage 32.

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)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Allerdings sollte in Art. 7 Abs. 1 Bst. c VTS auf diesen Artikel Bezug genommen werden.

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Absatz 2 ist unnötig und daher zu streichen. Diese Informationen sind bereits in der Bedienungsanleitung festgehalten.

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)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Den Kantonen fehlen die Ressourcen und Fachkenntnisse, um derartige Bewilligungen auszustellen. Zudem besteht das Risiko, dass sich eine uneinheitliche Bewilligungspraxis etabliert. Wir schlagen daher vor, diese Aufgabe einer Bundesbehörde zu übertragen.

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)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir verweisen auf unsere Antwort auf Frage 37.

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)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Eröffnung des Entscheides sollte auch an die für die Umsetzung der Strassenvorschriften und Ereignisbewältigung zuständigen Polizeidienststellen erfolgen (analog der für die Zulassung zuständigen Behörde).

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

JA

NEIN

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Mit diesen Strafbestimmungen wird die Verletzung der wichtigsten Pflichten, welche nach der nAFV für den Betrieb von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem und von führerlosen Fahrzeugen vorgesehen sind, mit einer Strafe bzw. einer Busse bedroht. Wir sind daher grundsätzlich mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden, zumal sie auf der Verletzung von formulierten Pflichten basieren und damit wie im erläuternden Bericht ausgeführt, die Anwendung der Geschäftsherrenhaftung nach Art. 11 StGB und der Vertreterhaftung nach Art. 29 StGB ermöglichen, wenn die Straftaten im unternehmerischen Umfeld begangen werden, was häufig der Fall sein dürfte.</p> <p>Die nAFV sowie deren Straftatbestände geben aber zu folgenden Bemerkungen Anlass:</p> <p>Art. 44 Abs. 1 Bst. c nAFV ist interpretationsbedürftig formuliert. Art. 9 nAFV umfasst mehrere Pflichten und nicht nur die ausdrücklich in der Strafbestimmung erwähnte Pflicht, die Person, welcher ein Fahrzeug mit einem Automatisierungssystem überlassen wird, über das Vorhandensein eines solchen Systems zu informieren. Es stellt sich daher die Frage, ob gestützt auf den Verweis auf Art. 9 nAFV die weiteren Pflichten ebenfalls strafbewährt sein sollen oder nicht. Da im erläuternden Bericht zu Art. 9 nAFV darauf hingewiesen wird, dass der Zurverfügungstellung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung durch den Hersteller eine hohe Bedeutung für die richtige und sichere Verwendung des Automatisierungssystems zukommt, dürfte Strafbewährtheit der Verletzung dieser Pflicht ebenfalls beabsichtigt sein, lautet doch auch die Überschrift dieser Bestimmung auf «Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung».</p> <p>Gemäss dem erläuternden Bericht regeln die Strafbestimmungen der nAFV das strafbare Verhalten im Rahmen des automatisierten Fahrens nicht abschliessend, sondern sind auch die bestehenden Strafnormen im SVG und dessen Vollzugsverordnungen zu beachten. Erwähnt sind insbesondere Konstellationen, die zu einer Anwendung von Art. 97 Abs. 1 Bst. d SVG oder von Art. 93 Abs. 2 Bst. b SVG führen können. Nicht erwähnt ist allerdings das Verhältnis zu Art. 31 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 90 Abs. 1 oder Abs. 2 SVG. Hier besteht eine Unklarheit, ob die Strafbestimmungen nach nAFV, welche eine Bereitschaft zur jederzeitigen Übernahme der Fahrzeugbedienung auf entsprechende Aufforderung hin verlangen (z.B. Art. 44 Abs. 1 Bst. f und g) und insoweit als Teilgehalt der ansonsten nach Art. 31 Abs. 1 SVG umfassend geltenden Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflicht verstanden werden können, insoweit als lex specialis zu beurteilen sind, welche die Anwendung von Art. 90 Abs. 2 SVG ausschliessen.</p> <p>Nicht explizit erwähnt ist, dass Konstellationen wie zu befolgende Anordnungen von Ordnungskräften entweder speziell geregelt sind, indem eine Bereitschaft verlangt wird, solche Anordnungen befolgen zu können (vgl. erläuternder Bericht Seite 14: Lösung in Frankreich), oder vom Automatisierungssystem erkannt werden, wodurch dieses zur Übernahme der Fahrzeugbedienung auffordert.</p>		

Der Teilsatz "oder unter Alkoholeinfluss stehen" in der Strafbestimmung in Absatz 2 Bst. j ist in dieser Form überflüssig. Denn fahruntüchtig im Sinne von Art. 91 SVG ist auch, wer unter Alkoholeinfluss steht. Sollte für Operatorinnen und Operatoren ein totales Alkoholverbot (0.1 Promille) gelten, müsste dies explizit erwähnt werden (siehe auch unsere Antwort auf Frage 34).

Die Möglichkeit Administrativmassnahmen (Art. 16 ff. SVG) auszusprechen, müsste noch eingeführt werden.

Unklar ist, wie die Strafbarkeit von juristischen Personen geregelt wird. Wünschenswert wäre eine gesetzliche Grundlage, die es erlauben würde, bei Bedarf direkt gegen die juristische Person vorgehen zu können.

Ausserdem erscheint fraglich, ob die vorsätzlichen Handlungen gemäss Art. 44 Abs. 1 und Abs. 2 als Übertretungen angemessen bestraft werden, oder ob diese nicht als Vergehen ausgestaltet werden sollten (analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG).

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Präzisierung in Art. 45 Abs. 2 wird begrüsst.

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})?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die je Fahrzeughersteller sehr individuelle (EDV-)technische Lösung ist von den Zulassungsbehörden nicht zu bewältigen. Mit zunehmender Anzahl solcher Fahrzeuge bindet die geplante jährliche Prüfung zudem enorme Ressourcen. Dies

<p>würde ein (unserer Ansicht nach unnötiger) Aufbau der Prüfkapazitäten voraussetzen. Fahrzeuge müssten aufgrund des für die Fahrzeugart abweichenden Prüfintervalls zudem ausgeschieden werden können.</p> <p>Vielmehr ist der Ansatz zu verfolgen, dass der Fahrzeughersteller verpflichtet wird, jährlich die definierten Angaben dem zentralen Fahrzeugregister (z.B. IVZ) zu liefern.</p> <p>Durch die geplante Massnahme der jährlichen Prüfung würde die Anschaffung eines solchen Fahrzeuges noch weniger interessant.</p> <p>Auf die Ausnahme der Delegation an privatrechtliche Betriebe für führerlose Fahrzeuge ist daher zu verzichten (siehe Frage 18). Falls sie beibehalten werden soll, ist die Ausnahme der Delegation auch in Artikel 34a VTS aufzuführen.</p>
--

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:		
Ausbildungen sind nicht nur anzubieten, sondern müssen auch überprüft werden können. Folgerichtig ist die Ergänzung der Prüfung der Basistheorie. Man könnte sich allerdings auch fragen, ob dies nicht besser in den VKU-Unterricht gehört, welcher unter Umständen verlängert werden muss. Die VKU-Kenntnisse werden dann an der praktischen Prüfung kontrolliert.		

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:		

	<p>Der Begriff FAS wird bereits für Fahrzeugalarmsysteme verwendet (siehe Art. 83 VTS).</p> <p>Wir begrüßen die Bestrebungen, dass Fahrzeuglenkende zu jederzeit das von ihnen geführte Fahrzeug und deren Technik beherrschen müssen. Das darf aber nicht dazu führen, dass bei Prüfungsfahrten nur noch Fahrzeuge mit der neusten Technik verwendet werden dürfen, zumal dies im Alltag dann oft nicht zutrifft. Wir gehen davon aus, dass der praktische Anwendungsbereich gering ist.</p>
--	---

<p>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)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Begriff FAS wird bereits für Fahrzeugalarmsysteme verwendet (siehe Art. 83 VTS).</p> <p>Wir verweisen auf unsere Bemerkungen zu Frage 48.</p>		

<p>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})?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Begriff FAS wird bereits für Fahrzeugalarmsysteme verwendet (siehe Art. 83 VTS).</p> <p>Wir verweisen auf unsere Bemerkungen zu Frage 48.</p>		