

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen

CH-3003 Bern

Elektronischer Versand: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

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 Fahrerassistenzsystemen 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 Alpen transitstrecken. 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 Auffahrfälle 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 Fahrerassistenzsysteme 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
Präsident



Olivier Fantino
Geschäftsführer

Anhang

Bitte finden Sie beiliegend unsere Antworten zuhanden Ihres Fragebogens.

Anhang

Fragebogen

Umsetzung Kt. Iv. TI. 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.