



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren (KSSD)

info@kssd.ch

c/o

Stadt Zürich

Sicherheitsdepartement

Departementssekretariat

Bahnhofquai 3

Postfach 8021 Zürich

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:

Klare Regelungen betreffend Verhaltenspflichten sind unerlässlich, auch für den polizeilichen Vollzug.

Die Strafverfolgungsbehörden müssen in Ereignisfällen auf die Fahrdaten zugreifen können. Damit wird sichergestellt, dass die Ursachen von Unfällen mit autonomen Fahrzeugen aufgeklärt werden und die Systeme kontinuierlich verbessert werden können.

Bei den Strafbestimmungen ist sicherzustellen, dass auch juristische Personen zur Verantwortung gezogen werden können. Wie im erläuternden Bericht erwähnt, kann die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden (vgl. S. 42). Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche autonome Fahrzeuge entwickeln, herstellen und/oder im

<p>öffentlichen Verkehr zulassen oder als System einsetzen, scheint uns zwingend. Dies auch mit Blick auf die Erfahrungen mit den vom Bundesgericht als unzureichend beurteilten Bestimmungen zur Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich, die erst jüngst revidiert wurden (BGE 6B_252/2017 vom 20. Juni 2018 und BBI 2021 3026).</p> <p>Zudem ist dem Schutz vor Cyber-Angriffen Beachtung zu schenken. Die Sicherheit vor Cyber-Angriffen darf nicht den Herstellern überlassen werden. Es braucht (internationale) Standards der öffentlichen Hand.</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:		

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
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Zur besseren Verständlichkeit und für die Zuordnung der Rechte und Pflichten sollte bei den Begriffsbestimmungen eine bessere Abstimmung auf die international geltenden Level Stufen nach SAE J3016 erfolgen (Level I, II, III).</p> <p>Zu Art. 2 lit. d: Das Wort «zumindest» streichen. Der Einsatz für eine bestimmte Fahrstrecke beinhaltet, dass es nur auf dieser Strecke eingesetzt werden kann.</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
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<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:</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 1 lit. a: Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden.</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 2 lit. b: Das Wort «massgeblich» sollte gestrichen werden.</p> <p>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 dies teil- respektive hochautomatisierte Fahrassistenzsysteme nur teilweise und es gelten andere Rechte und Pflichten für die verantwortlichen Menschen.</p>

<p>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)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>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)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>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)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art. 6 Abs. 2 lit. b ist dahingehend zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohem Sachschaden eine Gefährdung darstellen können.</p>		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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.

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)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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.

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.

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.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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: 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: 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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<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)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> 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)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> 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)?		
---	--	--

<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 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:
--	--------------------------------

	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.

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> 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 ermächtigten 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 harmonieren. 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.

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

<p>dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>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.</p>		

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

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

<p>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)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Im Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatorinnen und Operatoren schwer möglich, da diese nicht vor Ort sein müssen.</p> <p>Die Strafbarkeit gemäss Art. 44 lit. j nAFV sieht in jedem Fall nur eine Übertretung vor. Hier sollte differenziert werden.</p>
--	---

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:	
<p>Der Begriff Genehmigung soll durch Bewilligung ersetzt werden.</p> <p>Abs. 4 sollte gestrichen werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden neuen Fahrzeugtyp geprüft werden können.</p>		

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:	

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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>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.</p> <p>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"). Dieses Geschäftsmodell wird aktuell von den Weltmarktführern des automatisierten Fahrens in den USA in ersten Städten realisiert. Beispielsweise transportiert Waymo (Tochterunternehmen von Alphabet) in Phoenix und San Francisco bereits Passagiere in führerlosen Fahrzeugen, die mit einer mit Operator*innen besetzten Leitstelle verbunden sind und somit die im vorliegenden Verordnungsentwurf vorgesehenen Pflichten bei führerlosen Fahrzeugen erfüllen könnten. Der "Waymo Driver" ist ein Betriebssystem, das auf beliebige Fahrzeuge implementiert werden kann. Waymo kooperiert hinsichtlich der Herstellung von Robotaxis mit bedeutenden Autokonzernen wie Stellantis (u.a. Opel, Peugeot, Citroën, Fiat, Chrysler, Jeep und Alfa Romeo), der Allianz Renault-Nissan-Mitsubishi oder Geely (Volvo und mehrere chinesische Automarken). Auch andere globale Digital- und Autokonzerne entwickeln zum aktuellen Zeitpunkt Robotaxi-Systeme. Das Geschäftsmodell zielt aus kommerzieller Perspektive auf dichte Siedlungsgebiete, also Städte und deren Agglomerationen, und hat das Potenzial, den etablierten ÖV in verkehrspolitisch unerwünschter Weise zu schädigen. Die Problematik, die entsteht, wenn Städte in die Regulation dieser sie sehr stark betreffenden neuen Technologie nicht eingebunden sind, ist im U.S.-Bundesstaat Kalifornien offenkundig: So haben die Stadtbehörden von San Francisco sich – vergeblich – dagegen ausgesprochen, dass Waymo im August 2023 von der entscheidungsbefugten bundesstaatlichen California Public Utilities Commission (CPUC) die Zulassung für kommerziellen Passagiertransport auf ihrem Stadtgebiet erhielt (vgl. Anhörungsprotokoll im Entscheid der CPUC). Die Bürgermeisterin von Los Angeles, der nächsten von Waymo für den Start eines kommerziellen Robotaxi-Angebots vorgesehenen Stadt, hat im November 2023 einen offenen Brief an die CPUC publiziert. Sie fordert darin, dass die Stadt die Robotaxi-Dienste regulieren können muss. Primär aus Sicherheitsbedenken, aber auch wegen den erwartbaren Auswirkungen auf die Verkehrs- und Mobilitätsplanung der Stadt. Daher sind die Städte 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.</p> Aus Perspektive des innerstädtischen ÖV ist anzunehmen, dass durch neue, taxiähnliche Geschäftsmodelle (Mobility on Demand) mit führerlosen Fahrzeugsystemen der Anspruch, Haltestelleninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs mitzubeneutzen, steigen wird. Dies soll und darf nicht zulasten des öffentlichen Linienverkehrs geschehen. Dieser darf an Haltestellen gemäss Strassensignalisationsverordnung nicht behindert werden. Ebenso ist darauf, dass eine Freigabe von weiteren		

	<p>Verkehrsflächen – namentlich Busspuren – ebenso zu einer Verringerung der Verkehrsleistung des ÖV führen kann. In der Regel stellt die Strasseneigentümerin die Haltestellen und ÖV-Verkehrsflächen bereit.</p> <p>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.</p> <p>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 Kommunen ihr Interesse bezüglich des automatisierten Verkehrs miteinbringen und mit den Unternehmungen des öffentlichen Personenverkehrs abstimmen können.</p>
--	--

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <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, scheint notwendig.</p> <p>In Art. 44 AFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich um blosser 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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> 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)?		
<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)?

JA

NEIN

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)?

JA

NEIN

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: