

Elektronisch an:
svg@astra.admin.ch

Bern, 23. Januar 2024

**Stellungnahme zu Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und
Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den
Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV) (Vernehmlassung 2023/75)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Vernehmlassung bezüglich der Verordnungen AFV und ÖStFV.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stéphanie Penher

Geschäftsführerin
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Stellungnahme

Zweck des automatisierten Fahrens

Angesichts der Herausforderungen in der Umwelt- und Verkehrspolitik muss das automatisierte Fahren zwingend einen Beitrag zu den nachfolgenden miteinander verbundenen Zielen leisten, damit es gegenüber dem Status Quo ein Fortschritt darstellt. Ist dies nicht der Fall oder läuft sie diesen Zielen sogar zuwider, ist das automatisierte Fahren abzulehnen, respektive entsprechende Entwicklungen in der Schweiz nicht zu fördern.

- Verkehrsreduktion: Das automatisierte Fahren muss dazu genutzt werden, dass der motorisierte Gesamtverkehr reduziert wird, sowohl beim Fahrzeugbestand als auch bei den gefahrenen Kilometern. Fahrzeuge müssen zeitlich und räumlich viel besser ausgelastet werden. Heute stehen Autos zu 95% der Zeit ungenutzt herum, zu Stosszeiten sind sie im Durchschnitt nur mit 1,1 Personen pro Fahrzeug besetzt.
- Verkehrslenkung: Wohnquartiere, Ortsdurchfahrten etc. sollen vor verkehrsplanerisch unerwünschtem Durchgangsverkehr geschützt werden können.
- Geteilte Nutzung: Fahrzeuge sollen künftig hauptsächlich geteilt genutzt werden (Carsharing, Carpooling), das individuell genutzte Privatauto soll zur Ausnahme werden.
- Weniger Strasseninfrastruktur: Die Automatisierung soll dazu genutzt werden, die Strassen- und Parkierungsinfrastruktur für Autos zu reduzieren und die Verkehrsplanung zu optimieren. Die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) soll unter keinen Umständen weiter ausgebaut werden.
- Möglichst attraktiver Fuss- und Veloverkehr: Der Fuss- und Veloverkehr wird prioritär behandelt, er bekommt deutlich mehr Platz im Strassenraum; Die objektive und subjektive Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs muss beim automatisierten Fahren maximale Priorität haben.
- Lückenlose Verkehrssicherheit: Die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden muss auch während der jahrzehntelangen Übergangszeit in Richtung Vollautomatisierung gewährleistet sein, damit die Unfallzahlen sinken – die der motorisierten Verkehrsteilnehmenden, insbesondere aber auch der zu Fuss Gehenden und der Velofahrenden.
- ÖV stärken: Als Beitrag der Automatisierung für unsere Herausforderungen für eine nachhaltige Mobilität stehen die kollektiven Transporte an erster Stelle. Das automatisierte Fahren führt zu einer sinnvollen Ergänzung des öffentlichen Verkehrs (öV) – z.B. bei wenig frequentierten Strecken – und nicht zu Konkurrenz oder gar einem Abbau des konventionellen öV-Angebotes. Eine einseitige Ausrichtung auf individuelle und den öV konkurrierende Mobilität muss unbedingt vermieden werden.
- Zersiedelung eindämmen: Die Automatisierung leistet einen Beitrag zur Schonung der Natur und Landschaft und reduziert die Zersiedelung.

Da das automatisierte Fahren grundsätzlich ein sehr hohes Potential hat, in all diesen Bereichen auch negative Effekte zu erzielen (vgl. beispielsweise die Studie der ETH Zürich zum automatisierten Fahren

in der Schweiz)¹, braucht es zwingend eine proaktive Regulierungsstrategie. Der Staat soll nicht erst dann regulierend eingreifen, wenn Probleme insbesondere zwischen automatisierten Fahrzeugen und dem Langsamverkehr bereits vorhanden sind.

Ohne starke staatliche Lenkung führt das automatisierte Fahren unter anderem zu Mehrverkehr und Zersiedelung, weil durch die Möglichkeit andere Tätigkeiten während dem Autofahren auszuüben, längere Wege etwa zum Pendeln attraktiver werden. Auch das Problem der drohenden Leerfahrten mit vollautomatisierten Fahrzeugen muss mittels Massnahmen vorausschauend angegangen werden. Dies beispielsweise durch die Einführung von Mobility Pricing, welches Anreize bietet Leerfahrten zu vermeiden.

Zudem müssen regulative Leitplanken gesetzt werden, damit die Automatisierung zu einer stärker kollektiv geprägten Nutzung der Verkehrsmittel führt. Wird dies verpasst, wird das Autofahren mit automatisierten Systemen gegenüber dem kollektiven Verkehr deutlich attraktiver, was den Umweltzielen der Schweiz diametral entgegenstehen würde.²

Schliesslich ist es zentral, dass die Attraktivität und Sicherheit des Langsamverkehrs durch die Entwicklung hin zu stärker automatisierten Fahrzeugen nicht eingeschränkt wird. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) *«erweist sich der Mischverkehr als eines der massgebenden neuen Gefährdungsbilder einer zunehmenden Automatisierung [..]»*³. So führt beispielsweise das Vorhandensein weitgehend automatisierter Fahrzeuge dazu, dass Langsamverkehrsteilnehmende teilweise nicht mehr mit einer Person im Fahrzeug kommunizieren können, womit bisherige für die Verkehrssicherheit zentrale Verhaltensmuster wegbrechen.⁴ Automatisierte Fahrzeuge dürfen zudem nicht nur die Unfallzahlen im Mischverkehr nicht ansteigen lassen, sondern sie dürfen darüber hinaus auch nicht zu einem tieferen subjektiven Sicherheitsempfinden von Velofahrenden und zu Fuss Gehenden führen.

Grundsätzliche Anmerkungen zu den beiden Vorlagen

Basierend auf diesen Zielen gibt es in der Vorlage aus unserer Sicht folgende positiven und negativen Punkte.

Kritische Anmerkungen:

- Die beiden Vorlagen räumen dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit bei der Entwicklung des automatisierten Fahrens einen zu hohen Stellenwert ein. Ökonomische Aspekte dürfen nicht zu Lasten von Umweltschutz und Verkehrssicherheit gehen. Insbesondere sollen bei den Finanzhilfen (Vorlage 2) kommerzielle Aspekte kein Kriterium beim Entscheid für oder wider eine Unterstützung sein. Sondern es sollen Projekte gefördert werden, welche auf die Forschung der Effekte des automatisierten Fahrens auf die Umwelt, inklusive Rebound-Effekten, abzielen oder das Monitoring von Unfällen und Beinahe-Unfällen, bei denen der Langsamverkehr mitbetroffen ist, zum Inhalt haben (vgl. Fragen 3 und 8 des Fragebogens 2).

¹ ETH Zürich (2020). Automatisiertes Fahren in der Schweiz: Das Steuer aus der Hand geben?.

² ebd.

³ BFU Beratungsstelle für Unfallverhütung (2020). Automatisiertes Fahren Mischverkehr.

⁴ ebd., Seite 5.

- Sehr kritisch sehen wir den Anwendungsfall, bei welchem das Automatisierungssystem gewisse Streckenabschnitten selbständig zurücklegt, ohne dauernd von der fahrzeugführenden Person überwacht zu werden, die Person aber weiterhin jederzeit die Fahrzeugbedienung übernehmen muss, sobald das Automatisierungssystem erkennt, dass es an seine Grenzen kommt oder sobald die fahrzeugführende Person erkennen müsste, dass die Voraussetzungen für eine sichere Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben ist (vgl. 3. Kapitel im Erläuternden Bericht, Seite 28ff). Allgemein wird in der Forschung zwar angenommen, dass unter bestimmten Voraussetzungen ab einem hohen Grad der Automation der Fahrzeuge, das Potenzial zur Vermeidung von Verkehrsunfällen sehr gross sein kann.⁵ Aber der angesprochene Anwendungsfall stellt eine (zu) hohe Herausforderung bei der Mensch-Fahrzeug-Interaktion dar, weshalb hier mit einer Zunahme der Unfälle gerechnet werden muss.⁶ Die Sicherheitsverluste (z. B. durch Minderung der Aufmerksamkeit des Fahrenen, durch die Übernahmeproblematik und allgemein die Mensch-Fahrzeug-Interaktion) kann in diesem Fall die Sicherheitsgewinne deutlich übersteigen: *«Hauptsächlich verantwortlich für diesen Anstieg ist die Übernahmeproblematik in Situationen, in denen die Fahraufgabe vom automatisierten Fahrzeugsystem dem menschlichen Fahrer innerhalb eines eher kurzen Zeitraums zurückgegeben wird. Verschärft wird diese Problematik auch noch durch die Tatsache, dass es sich in den Übergabemomenten auf Stufe SAE-L3 meist um komplexe Verkehrssituationen handelt und somit die/der übernehmende Fahrerin/Fahrer doppelt gefordert wird. [...] Erst ab einer Hochautomatisierung entsprechend SAE-L4 übersteigen im Vergleich zum heutigen Unfallgeschehen die Sicherheitsgewinne die damit einhergehenden Sicherheitsverluste wie z. B. durch den Mischverkehr oder Hacking.»⁷*

Wir fordern deshalb, dass der Anwendungsfall gemäss Artikel 25b, Absatz 1 des neuen Strassenverkehrsgesetzes aus der Vorlage 1 gestrichen wird. (vgl. Fragen 22 und 23 im Fragebogen 1).

- Allgemein sollten die Interessen des Langsamverkehrs in den beiden Vorlagen stärker berücksichtigt werden (vgl. Fragen 4, 15, 28 und 38 im Fragebogen 1).
- In den Vorlagen wird kaum unterschieden zwischen Regelungen in Bezug auf den automatisierten motorisierten Individualverkehr, mit seinen negativen Auswirkungen auf die Umwelt und dem förderungswürdigen automatisierten öffentlichen Verkehr, respektive den in Zukunft immer wichtiger werdenden öffentlicher Individualverkehr (vgl. Fragebogen 2, Frage 5).

Positiv Punkte der Vorlagen:

- Grundsätzlich unterstützen wir die rechtlichen Schranken, welche die Vorlage 1 der Entwicklung des automatisierten Fahrens setzt. Dieser Prozess soll nicht einfach nach dem Prinzip «Ausprobieren und erst später regulierend eingreifen» von statten gehen.
- Sehr positiv ist aus unserer Sicht, dass darauf verzichtet wurde, die Möglichkeit der führerlosen Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedrigen Geschwindigkeiten, für die die Fahrtstrecken nicht festgelegt werden müssen und die ohne Beaufsichtigung eines Operators verkehren dürfen in die Verordnung aufzunehmen (SVG Art. 25d, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 8). Dieser

⁵ ebd., Seite 13.

⁶ ebd., Seite 5.

⁷ ebd., Seite 31.

Anwendungsfall würde – falls die entsprechenden Fahrzeuge auf den Fussverkehrsflächen verkehren dürften – zu einer Einschränkung der Zu Fuss Gehenden führen. Der voraussichtlich rein kommerzielle Zweck solcher Fahrzeuge rechtfertigt ohnehin nicht, dass der bereits jetzt knappe Platz auf den Verkehrsflächen noch stärker beansprucht wird. Auf diesen Anwendungsfall soll nicht nur derzeit, sondern grundsätzlich verzichtet werden.



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61

Postfach

3001 Bern

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:

Vgl. Erläuterungen im Begleitbrief.

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

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p><u>Änderungsanträge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • In Art. 3, Absatz 3 a. und b. («mit angemessener Geschwindigkeit» und «einen angemessenen Abstand») geht nicht hervor, durch wen Geschwindigkeit und Abstände definiert werden. Weil sowohl Geschwindigkeits- und Abstandverhalten in höchstem Masse sicherheitsrelevant sind und Auswirkungen auf die objektive und subjektive Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmenden haben, müssen die angemessene Geschwindigkeit und die angemessenen Abstände zwingend von Seiten Behörden mit klaren Mindestvorgaben geregelt sein. • Zusätzliche Anforderung: Die Fahrzeuge müssen in der Komplexität des urbanen Mischverkehrs die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden (auch jener mit körperlichen Einschränkungen und auch jener innerhalb des Fahrzeugs selbst) gewährleisten. Das betrifft vor allem eine situationsangepasste Geschwindigkeit und ein vorausschauendes, defensives Fahrverhalten der Fahrzeuge. • Zusätzliche Anforderung: Die Automatisierungssysteme dürfen nicht zu Lasten des subjektiven Sicherheitsempfindens von Fussgänger/innen und Velofahrer/innen gehen. Entsprechende Verdrängungseffekte beim Langsamverkehr sollen ausgeschlossen werden können. • Zusätzliche Anforderung: Die Kommunikation zwischen Automatisierungssystem und den übrigen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere mit Zu Fuss Gehenden und Velofahrenden muss sichergestellt 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)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

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:

Grundsätzlich unterstützen wir, dass durch die Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS neue Vorschriften sich schneller auf die führerlosen Fahrzeuge auswirken, anstatt dass die technischen Vorschriften des Zeitpunktes des Imports des Fahrzeuges Anwendung finden würden.

Das Aufeinandertreffen von konventionellen und automatisierten Fahrzeugen im Strassenverkehr wird allgemein als ein Sicherheitsrisiko angesehen. Entsprechend muss sich die Schweiz vorbehalten können, von internationalen technischen Vorschriften gegebenenfalls abweichen zu können. Deshalb stellen wir den Antrag, Art. 5 Abs. 2 AFV wie folgt zu ergänzen:

Änderungsantrag:

«Die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen richtet sich in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme, sofern keine Sicherheitsrisiken bestehen.»

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:

Begründung siehe Frage 6.

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

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bei der Einführung des Automatisierten Fahrens auf Autobahnabschnitten sind für eine ganzheitliche Sicherheitsbeurteilung auch aussergewöhnlichen Situationen (z.B. Strassenarbeiter, Polizeikontrollen, Autopannen, Geisterfahrer)

	mitzuberücksichtigen. Für die Unfallrekonstruktion soll dazu auf weitere Datenquellen wie die Aufzeichnung der Frontkamera kurz vor Unfalleintritt, zurückgegriffen werden können.
--	--

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:		

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
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die sichere Anwendung von Automatisierungssystemen der Stufe 3 setzt voraus, dass Fahrzeuglenkende genau informiert und instruiert sind. Es muss für die entsprechenden Verkehrssituationen klar sein, welche Fahraufgaben an das Fahrzeug delegiert werden kann und welche Verantwortung dabei der Fahrzeuglenkende weiterhin übernehmen muss. Es sind Kenntnisse über die Funktionsweise des Systems, die Systemgrenzen und über die während der Aktivierung erlaubten Tätigkeiten erforderlich, damit eine sichere Übernahme jederzeit gewährleistet werden kann.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p> <p>«Art. 10 Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung <u>und Instruktion</u> 1 Die am Betrieb eines Fahrzeugs mit einem Automatisierungssystem beteiligten Personen müssen die massgeblichen Anweisungen und Sicherheitshinweise des Herstellers in der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung beachten. <u>Sie sind verpflichtet, sich instruieren zu lassen.</u>»</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> 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)?		
<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>Darüber hinaus sollen weitere kritische Situationen mit Meldepflicht definiert werden. Es sollen auch Situationen gemeldet werden, bei denen schwere Verletzungsfolgen ausgeblieben sind, aber die auf eine kritische Funktionsweise mit potenziell hohen Verletzungsfolgen schliessen lassen.</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

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die vorgeschlagenen Prüfungen erachten wir als sehr wichtig.</p> <p>Eine amtliche Prüfung eines Fahrzeuges soll auch durchgeführt werden, wenn ein teilautomatisiertes Fahrzeug der Stufe 3 (oder höher) einen Unfall verursacht und die Polizei ein Fehlverhalten des Automatisierungssystems in Erwägung zieht.</p>
--	--

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" 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 type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" 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
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Regelung zu den zulässigen Zwecken ist umfassend, was die behördlichen und hoheitlichen Aufgaben und Nutzungsmöglichkeiten betrifft. In einer längerfristigen Perspektive besteht jedoch auch ein grosses wissenschaftliches Interesse an dieser Datenquelle. Beispielsweise bieten die Daten des Fahrmodusspeichers die Möglichkeit für umfassende empirische Studien zur Ableitung/Überprüfung der erforderlichen Übernahmezeit bei Fahrzeugen. Der heutige Stand der Forschung zu dieser Frage basiert in erster Linie auf eher wenigen Studien in Fahrsimulatoren.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p>	

Die Regelung sollte mit dem Zweck der Forschung zur Verkehrssicherheit durch nicht-behördliche Forschungsinstitutionen ergänzt werden. Die Daten sollten (konform mit dem seit September 2023 geltenden, neuen Datenschutzgesetz) an Dritte für nicht-kommerzielle Zwecke übermittelt und von diesen für Forschung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit genutzt werden können.

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" 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 type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" 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 type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind wir generell gegen den Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderungen (vgl. Begründung im Begleitbrief).		

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>Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind wir generell gegen den Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderungen (vgl. Begründung im Begleitbrief).</p> <p>In Art. 22 zeigt sich die Problematik dieses Anwendungsfalles: Einerseits wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer von der Pflicht entbunden, den Verkehr dauernd zu überwachen (Absatz 2), andererseits muss die Person aber die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder übernehmen, wenn sie hätte erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine sichere und den Verkehrsfluss nicht beeinträchtigende Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben ist (Absatz 3b.). Beides ist in der Praxis schwierig zu kombinieren. Dies hat potenziell stark negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>Die kurzen Übernahmezeiten sind nicht vereinbar mit einer Reihe von Tätigkeiten, welche die Aufmerksamkeit des Fahrzeugführenden stark beanspruchen. Falls der entsprechende Anwendungsfall nicht aus der Verordnung gestrichen wird, sollten deshalb Tätigkeiten wie Schlafen, Verlassen der Sitzposition und externe Kommunikation (Videokonferenzen, Telefongespräche, Textnachrichten) während des Fahrens explizit ausgeschlossen werden.</p> <p>Aktuelle Forschungsprojekte für das ASTRA (z. B. AFF, SIKO) haben gezeigt, dass mit jeder weiteren Automatisierungsstufe auch neue und zusätzliche Kompetenz-Anforderungen an die Fahrzeuglenkenden entstehen. Eine zeitnahe und konsequente Verankerung dieser notwendigen Kompetenzen in der Fahraus- und Weiterbildung ist zwingend erforderlich, um Überforderungen der Nutzergruppen und damit negative Auswirkungen auf das Unfallgeschehen zu vermeiden.</p>

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

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

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

--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" 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 ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Durch die Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren darf kein zusätzlicher Flächenbedarf entstehen. Das bedeutet, dass Gesuche um Genehmigung des Betriebs einer Parkierungsfläche für automatisiertes Parkieren nur genehmigt werden dürfen, wenn diese Flächen bereits bestehende Parkierungsflächen (für nicht automatisiertes Parkieren) sind. Zusätzliche Parkierungsflächen würden dem umweltpolitischen Bestreben den Flächenbedarf des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren entgegenlaufen.</p>		

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

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die neuen Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren dürfen keinesfalls zu einer Einschränkung des Langsamverkehrs führen. Dass «die Parkierungsfläche für das automatisierte Parkieren von den übrigen Fahrbahnen, den Trottoirs sowie den Fuss- und Radwegen abgegrenzt [...]» sein muss (Abs. 1a) darf nicht dazu führen, dass die Infrastruktur oder die Bewegungsfreiheit des Langsamverkehrs in der Nähe der Parkplätze eingeschränkt wird.</p>		

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

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Schulungen zu führerlosen Fahrzeugen, welche in der Schweiz verkehren, sollen in der Schweiz und nicht im Ausland durchgeführt werden.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p>		

«Absatz 2 Hat der Hersteller keine Niederlassung in der Schweiz, ist der Importeur des führerlosen Fahrzeugs für die Einhaltung der Pflichten nach Absatz 1 verantwortlich. Die Schulung muss nicht in der Schweiz durchgeführt werden.»
--

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Absatz 2: Dieser Absatz übersieht, dass bei einem führerlosen Fahrzeug, das Entladen der Ware oftmals nicht mehr von einer Hilfsperson des Halters bzw. des Lieferanten/Verkäufers vorgenommen werden wird, sondern durch die Kundinnen und Kunden. Es ist jedoch nicht Sache der Kunden, die Verantwortung für einen Teil des Liefervorgangs des Lieferanten zu übernehmen. Wer Waren mittels führerloser Fahrzeugen liefert, sollte selber die Verantwortung dafür tragen, dass die Warenentgegennahme durch den Kunden so erfolgt, dass eine «negative Auswirkung auf die Restladung» ausgeschlossen ist.		

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:		

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:		
Wir unterstützen dezidiert, dass sich nach Absatz 1 der Arbeitsort der Operatorinnen und Operatoren in der Schweiz befinden muss.		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" 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:

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:

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

 JA

 NEIN

 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)?

 JA

 NEIN

 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)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bei den Rahmenbedingungen für führerlose Fahrzeuge fehlen wichtige Klarstellungen zu den erlaubten Verkehrsflächen.

Änderungsanträge:

Zu den bereits aufgelisteten Kriterien, soll zusätzlich die folgenden Bedingungen für eine Genehmigung erfüllt sein:

- «Für die führerlosen Fahrzeuge ist die Benutzung des Trottoirs, der für den motorisierten Verkehr gesperrten Fussgängerflächen, sowie der Velowege nicht erlaubt.»
- In Ergänzung zu Absatz 4c: «die Sicherheit und Attraktivität der Fuss- und Veloweg dadurch nicht beeinträchtigt werden.»

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:

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:		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Bei der Begleitgruppe sollten neben den Vertretern der Zulassungsbehörden, der Polizei, der Behörden für Bau, Raumplanung und der Umwelt auch die Branche des öffentlichen Verkehrs, Blindenorganisationen, die Städte, Fussverkehr Organisationen und Umweltorganisationen im Verkehrsbereich – wie der VCS – angehören und entsprechend explizit in Absatz 2 genannt werden.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p> <p>«Absatz 2 Das ASTRA bildet eine Begleitgruppe, die die Kantone bei der Beurteilung der beantragten Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge und des beantragten Betriebs von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren unterstützt. Der Begleitgruppe gehören Vertreter der Zulassungsbehörden, der Polizei, der Behörden für Bau, Raumplanung und Umwelt, <u>der Branche des öffentlichen Verkehrs, der Blindenorganisationen, der Städte, von Fussverkehr Organisationen, von Umweltorganisationen im Verkehrsbereich</u>, sowie weitere Beteiligte an.»</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)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

	<p>Wir sind damit einverstanden mit folgendem Vorbehalt:</p> <p>Der korrekte Umgang mit FAS erfordert von den angehenden Fahrzeuglenkenden zusätzliche Kompetenzen. Gleichzeitig bleiben die bisherigen Anforderungen weiter bestehen. Wir erwarten, dass die Ausbildung für alle Anforderungen zum sicheren Motorradfahren angepasst wird und nicht auf Kosten der Sicherheit, am bisherigen Umfang festgehalten wird.</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>Wir sind damit einverstanden mit folgendem Vorbehalt:</p> <p>Der korrekte Umgang mit FAS erfordert von den angehenden Fahrzeuglenkenden zusätzliche Kompetenzen. Gleichzeitig bleiben die bisherigen Anforderungen weiter bestehen. Wir erwarten, dass die Ausbildung für alle Anforderungen zum sicheren Autofahren angepasst wird und nicht auf Kosten der Sicherheit, am bisherigen Umfang festgehalten wird.</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 checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		



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 Verband Organisation Übrige

Absender:

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61

Postfach

3001 Bern

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:

Vgl. Erläuterungen im Begleitbrief.

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?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Absatz 1b: Hier müsste genauer definiert werden was mit einem «Positiver Effekt für den nachhaltigen Verkehr» gemeint ist, wobei positive ökologische Effekte im Zentrum stehen sollten.

Ausserdem sollte eine der Anforderungen an Vorhaben, für welche ein Finanzhilfegesuch gestellt werden kann, beinhalten, dass lediglich Projekte mitfinanziert werden, welche eine stärkere Auslastung der Fahrzeuge zum Ziel haben. Projekte, welche das automatisierte Fahren für den Individualverkehr fördern oder Leerfahrten vorschub leisten, sollen nicht finanziell unterstützt werden.

Die Bedingungen unter Absatz 2d. und 2e. sollten gestrichen werden. Die Entscheidung, ob ein Projekt staatlich gefördert werden soll oder nicht, soll nicht von finanziellen und kommerziellen Kriterien abhängig sein, sondern von den ökologischen Effekten der Projekte abhängen.

4. Sind Sie mit den Vorgaben für das Finanzhilfegesuch (Art. 3) einverstanden?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

5. Sind Sie mit der Möglichkeit, dass das ASTRA Themenschwerpunkte vorschlagen kann, einverstanden (Art. 4)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die vom ASTRA vorgeschlagenen Themenschwerpunkte sollten zwingend etwas zur Dämpfung der negativen Effekte des motorisierten Individualverkehrs beitragen (vgl. Allgemeine Anmerkungen im Begleitbrief).

6. Sind Sie mit der Möglichkeit des Beizugs von Experten und Expertinnen bei der Gesuchsprüfung einverstanden (Art. 5)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

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

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 Geschüberhang einverstanden (Art. 7)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Bei der Priorisierung der Gesuche sollen den Voraussetzungen für eine erfolgreiche Markteinführung nicht das gleiche Gewicht beigemessen werden, wie den Effekten für den nachhaltigen Verkehr auf öffentlichen Strassen.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p> <p>1 Übersteigen die eingereichten Gesuche die verfügbaren Mittel, so wird die Unterstützung prioritär einem Vorhaben gewährt:</p> <p>a. das die Anforderung nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b erfüllt;</p> <p>b. dessen neue Technologie sehr gute Voraussetzungen für eine erfolgreiche Markteinführung hat.</p>		

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

11. Sind Sie mit der Regelung nachträgliche Finanzhilfen aus anderen Quellen einverstanden (Art. 10)?	
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:	

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