

Regierungsrat, Kasernenstrasse 31, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK,
Bern

svg@astra.admin.ch

Liestal, 23. Januar 2024

Vernehmlassung betreffend Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV); Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Gelegenheit zur Meinungsäusserung.

Wir unterstützen die Bestrebungen, klare Rahmenbedingungen für das automatisierte Fahren auf Strassen zu schaffen. Einerseits werden dadurch Innovationen gefördert, andererseits werden die Verantwortlichkeiten für Personen- und Sachschäden geklärt.

Wir verweisen auf die beiliegenden vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vorbereiteten Fragebogen, aus welchen Sie unsere Antworten entnehmen können.

Hochachtungsvoll

Monica Gschwind
Regierungspräsidentin

Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

- Beilage 1: Beantworteter Fragebogen betreffend die Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)
- Beilage 2: Beantworteter Fragebogen betreffend die Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Sicherheitsdirektion Kanton Basel-Landschaft

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:

Der Vorlage kann aus polizeilicher Sicht grundsätzlich zugestimmt werden, da hiermit die Verkehrssicherheit aller Strassenbenützer gewährleistet ist respektive verbessert werden soll.

Die neue Technologie ermöglicht privaten und öffentlichen Mobilitätsdienstleistern, neue, zukunftsgerichtete Geschäftsmodelle zu entwickeln und bildet die Grundlage für wirtschaftliche Innovationen, die auch für den Kanton Basel-Landschaft von volkswirtschaftlicher Bedeutung sind.

Besonders wichtig ist aber, dass die Strafverfolgungsbehörden in Untersuchungs- und Ereignisfällen auf die Fahrdaten zugreifen können. Damit wird sichergestellt, dass die Ursachen von Unfällen mit Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen aufgeklärt werden und die Systeme kontinuierlich verbessert werden können.

Es ist zu begrüßen, wenn in der Schweiz möglichst rasch klare Rahmenbedingungen geschaffen werden, um mit der neuen Technologie Erfahrungen sammeln zu können, damit diese für die Verkehrssicherheit, für die Wirtschaft, die Bevölkerung und den universitären Standort nutzbar gemacht werden können.

Allerdings weist die Vorlage an gewissen Stellen noch Mängel und offene Fragen auf.

Zu klären ist unter anderem wie die Polizei automatisierte Fahrzeuge von aussen anhalten können.

Besondere Bemerkungen

Zur Verhaltenspflicht bei der Verwendung des Automatisierungssystems (Art. 22 nAFV)

Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten präziser umschrieben werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen geschärft werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus dem Verordnungstext von Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das indessen nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut kann vielmehr 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 müssen klarer umschrieben werden. Es muss klar sein, ob die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden muss oder nicht. Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, und es dürfte auch für die Fahrzeuglenkenden nicht klar sein.

Zudem sollte klargestellt werden, dass die neuen Verhaltenspflichten gemäss AFV auch als Verkehrsregeln im Sinne von Art. 26 ff. Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01; SVG) und der Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11; VRV) gelten. Ein entsprechender Hinweis oder Verweis im SVG würde Klarheit schaffen. Besser wäre es, die Verhaltensbestimmungen von Fahrzeuglenkenden und Operatoren in die VRV zu integrieren.

Zur Strafbarkeit (Art. 44 nAFV)

Für den Fall, dass es aufgrund eines fehlerhaften Automatisierungssystems zu Personenschäden kommt, fehlt es an einer rechtlichen Grundlage dafür, unter Umständen auch juristische Personen zur Verantwortung ziehen zu können. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche Unternehmensstrafrechtsnorm beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden (vgl. auch BGer 6B_252/2017 vom 20. Juni 2018). So weist das UVEK im erläuternden Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln, herstellen und/oder im öffentlichen Verkehr zulassen oder als System einsetzen wollen, scheint zwingend notwendig.

In Art. 44 nAFV werden diverse Handlungen im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren für strafbar erklärt. Dabei handelt es sich bei allen Straftatbeständen um blosse Übertretungen mithin um Bagatelldelikte, welche mit maximal 10'000 Franken Busse bestraft werden können.

Die Erläuterungen hierzu stehen dazu im Widerspruch, indem dort ausgeführt wird, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handle. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind dagegen generell keine vorgesehen. Die vorgeschlagenen Straftatbestände tragen dem Gefährdungspotential entsprechend zu wenig Rechnung. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug im Notmodus auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g nAFV). Ähnlich verhält es sich auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j nAFV.

Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht ausser Acht gelassen werden. Auch dürfte

es kaum genügen, diese Straftatbestände auch als Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstraftatbestände auszugestalten.

Zur Bewilligungspflicht (Art. 29 und 39 nAFV)

Weiter stellt sich die Frage, ob es für die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen und für Parkierungsflächen genügt, – analog der Regelung in Deutschland – lediglich eine Genehmigungspflicht einzuführen. Zweckmässiger wäre es zweifellos, stattdessen eine Bewilligungspflicht vorzusehen. Dies ermöglicht es, den kantonalen Behörden bei Bedarf massgeschneiderte Auflagen an die Bewilligung zu knüpfen. Der Vorteil einer Bewilligungspflicht besteht darin, dass den kantonalen Bewilligungsbehörden ein Ermessensspielraum zugestanden wird, was bei einer Genehmigung nicht der Fall ist.

Zur Umsetzung und Inkraftsetzung (Art. 47 nAFV)

Wichtig ist, dass den Kantonen für die Umsetzung genügend Zeit einzuräumen ist. Die geplante Umsetzung im ersten Quartal 2025 ist für die Kantone, die die Vorlage umsetzen müssen, nicht machbar. So müssen die neuen Aufgaben und Zuständigkeiten in die kantonale Gesetzgebung integriert werden. Zudem müssen die Kantone die nötigen neuen Fachkompetenzen zuerst auf- bzw. ausbauen.

Zur Begleitgruppe

Der vom UVEK angekündigte Begleitgruppe, welche die Umsetzung in den Kantonen unterstützen kann, ist aus polizeilicher Sicht zuzustimmen. Von Vorteil wäre, wenn diese auch für die Unterstützung von Umsetzungsfragen auf Fachebene beigezogen werden kann.

Zur Fahrfähigkeitsregelung bzw. Strafbarkeit von alkoholisierten Operatoren (Art. 35 Abs. 2 und Art. 44 Abs. 3 j nAFV)

Gemäss Art. 35 Abs. 2 nAFV müssen während der Ausübung der Tätigkeit als Operatorin oder Operator oder als Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, die Anforderungen an die Fahrfähigkeit erfüllt sein. Die Tätigkeit darf nicht unter Alkoholeinfluss ausgeübt werden.

Es ist zu begrüssen, dass diese Funktionäre fahrfähig sein müssen. Allerdings ist der vorgeschlagene Wortlaut unklar. Ist die Bestimmung als Alkoholverbot zu verstehen, wie es für Berufschaffeuere und Neulenker gilt oder gelten die Grenzwerte der anderen Fahrzeugkategorien? Es erscheint sinnvoll, hier auf die Regelung gemäss VRV zu verweisen und klarzustellen, dass diese Verkehrsregeln auch für Operierenden anwendbar sind. Falls kein Verweis auf die VRV erfolgt, sollte zumindest ein klarer Wert bzw. ein Alkoholverbot definiert werden.

Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatoren sodann nur schwer möglich, da die Überwachung vom Büro aus erfolgt. Um die Kontrollen sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog dem ARV 1 bzw. SKV vorzusehen.

Bezüglich Strafbarkeit der Funktionäre gemäss Art. 35 Abs. 3 nAFV ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen und stimmt nicht mit dem SVG überein. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis wäre besser

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input 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 type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Anknüpfung an den bauartbedingten Einsatzbereich bedeutet, dass jeder Fahrzeughersteller den Einsatzbereich selbst definiert. Das macht es für die Verkehrsvollzugspolizei schwierig und aufwändig, zu kontrollieren, ob der Einsatz und die Handhabung des Automatisierungssystems korrekt erfolgt. Mit einer Kategorisierung in <i>hoch- und vollautomatisierten</i> Fahrsystemen könnten die anwendbaren Rechte und Pflichten adäquat zugeordnet und einfacher kontrolliert werden.</p> <p>Gemäss Art. 3. Abs. 1 Buchstabe g wird vom Hersteller pro forma ein Schutzmechanismus verlangt. Wie dieser Schutzmechanismus auszusehen hat, bleibt offen. D.h. ein Hersteller kann z.B. einen Mindestschutzmechanismus einbauen, damit dieser Punkt gemäss Verordnung erfüllt ist. D.h. je nach Hersteller variieren die Schutzmechanismen und der eigentliche Sinn dieser Bestimmung würde ins Leere laufen. Hier sollte von einem konkreten Mindeststandard ausgegangen werden. Entsprechend sollte die Bestimmung angepasst werden.</p> <p>Redaktionelle Hinweise: Zu Art. 3 Abs. 1 Buchstabe b: Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 Buchstabe 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>		

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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gegebenenfalls sollten bezüglich der Markierungen und Signale auch die Infrastruktureigner in Pflicht genommen werden bzw die Zuständigkeit geklärt werden; insbesondere wenn es um die Spezifizierung für die Automatisierung geht.</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)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In Art. 6 Abs. 2 Buchstabe b ist zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohen Sachschaden eine Gefährdung darstellen können. Sonst ist es unklar, ob solche Fälle unter lit. c fallen oder nicht.		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Fahrmodusspeicher sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen die GPS-Daten aufzeichnen müssen, sondern bei allen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem. Art. 7 Abs. 4 Buchstabe d sollte entsprechend angepasst und die ersten drei Wörter gestrichen werden.		

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: Es ist u.E. mithin unklar, ob solche Fahrzeuge generell von der Polizei stillgelegt werden müssen. Oder ist damit gemeint, dass sie nicht mehr benützt werden dürfen? Oder bedeutet es, dass das Fahrzeug lediglich nicht mehr im automatisierten Fahrmodus gefahren werden darf? Der Verordnungstext stimmt nicht mit den Erläuterungen überein. Es ist zudem unklar, wer für eine Stilllegung verantwortlich ist. Dies wäre in der Strassenverkehrskontrollverordnung SKV zu regeln.		

Art. 44 Abs. 1 lit. a nAFV stellt dieses Verhalten unter Strafe. Bei den Herstellern handelt es sich allerdings regelmässig um (internationale) jur. Personen. Da die Einführung eine Unternehmensstrafnorm analog OBG 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:

Ob es richtig ist, vorläufig 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 wollen, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind, wird sich weisen. Zumindest sollte diese Entwicklung im Sinne eines Monitorings mindestens für Operatorinnen und Operatoren beobachtet werden. Aus Sicht der Verkehrssicherheit wären weitere Pflichten zu prüfen.

Personen, die altrechtliche Kategorien haben und solche Fahrzeuge unter Anwendung der Assistenzsysteme führen wollen, sollten allenfalls neue oder zusätzliche Prüfungspflichten auslösen. Hier einzig auf die Instruktion der Hersteller zu vertrauen greift zu kurz.

Die Detailfragen für die praktische Führerprüfung müssen geregelt werden.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden und die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet 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:

Auch die Unfälle von anderen Fahrzeugen mit hochautomatisiertem Modi sollten gemeldet werden müssen. Das ASTRA sollte den Kantonen bzw. den zuständigen Bewilligungsbehörden entsprechende Vorfälle auch melden.

Art. 14 Abs. 2: Die Meldefrist von zwei Wochen ist viel zu kurz angesetzt. Es sollen hier die gleichen Fristen angesetzt werden, wie bei nicht autonomen Fahrzeugen gem. Art. 5 Abs. 2 ISUV.

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:

Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen. Der Kanton sollte 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)?

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 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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Polizei ist im Falle eines Unfalls nicht nur an den Daten aus dem Fahrmodusspeicher interessiert, sondern auch aus dem System zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung (gemäss Art. 7 Abs 3. Buchstabe c).</p> <p>Art. 18 Buchstabe c: "Nicht amtliche" weglassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.</p> <p>Die relevanten Daten müssen einfach und unbürokratisch von der Polizei erhoben werden können. Es muss angestrebt werden, dass zur Datensicherung ein einheitliches Tool verwendet werden kann (Bsp. analog BOSCH CDR Kit). Alternativ sollen die Daten vom Hersteller in einer verständlichen Art und Weise der Strafverfolgungsbehörde zur Verfügung gestellt werden müssen.</p>		

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 type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sollten geschärft werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen präzisiert werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut, kann vielmehr darauf geschlossen werden, <i>dass es genügt, wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird.</i> Somit wäre es gemäss unserem Verständnis zulässig, SMS zu schreiben oder ein Buch zu lesen.</p> <p>Die Pflichten der Lenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten klar umschrieben werden. Muss die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden oder nicht? Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, bzw. nach dem Grundsatz in dubio pro reo wäre das Verhalten gesetzeskonform. Auch für die Fahrzeuglenkenden sollte es klar sein, was zulässig ist und was nicht.</p>		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es besteht ein Widerspruch zwischen dem Gesetzeswortlaut bzw. dem Wortlaut der AFV und den Erläuterungen. Gemäss Art. 25b Abs. 2 SVG dürfen Automatisierungssysteme für Parkflächen nur auf Verkehrsflächen vorgesehen werden, die vom übrigen Verkehr sowie von Fussgängern und Radfahrenden abgegrenzt sind. Auf Seiten 8 und 33 (unten) der Erläuterungen wird jedoch von Mischverkehr ausgegangen (sprich es dürfen auf diesen Verkehrsflächen auch von Menschen gesteuerte Fahrzeuge und Fussgänger verkehren).</p> <p>Sofern auf dieser abgegrenzten Parkfläche keine Personen oder Fahrzeuge verkehren und es sich um einen geschlossenen Benutzerkreis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VRV handelt, ist das SVG nicht anwendbar (keine öffentlichen Verkehrsflächen). Entsprechend ist es fraglich, ob diese Parkflächen über das Strassenverkehrsrecht zu regeln sind. Parkflächen für das automatisierte Parkieren</p>		

können über audienzrichterliche Regelungen gemäss ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden.
Zu beachten ist, dass die Kantone insbesondere in diesem Punkt genügend Zeit benötigen, um die zuständige Genehmigungsbehörde festzulegen und sich das Fachwissen anzueignen.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

Art. 29 Abs. 1: Anstatt den Begriff Genehmigung sollte der Begriff Bewilligung verwendet werden. Hierdurch wird es der Bewilligungsbehörde ermöglicht, nötigenfalls zusätzliche Sicherheitsauflagen an die Bewilligung zu knüpfen

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

<p>Bei einem nicht führerlos fahrenden Fahrzeug ist gem. Art. 93 SVG primär der Lenker für die korrekte Ladungssicherung zuständig. Gem. Art. 31 AVF soll primär die Verantwortung bei der be- oder entladende Person eines führerlosen Fahrzeuges liegen. Ebenfalls wird das Strafmass anders beurteilt. Wie rechtfertigt sich diese Ungleichbehandlung?</p>

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Gemäss Art. 44 j und h nAFV sind Widerhandlungen von Haltern gegen Art. 32 nAFV strafbar. Halter können natürliche oder jur. Personen sein. Es braucht daher eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von jur. Personen, ansonsten die entsprechenden Strafbestimmungen obsolet sind. Der Fahrzeugausweis von solchen Fahrzeugen ist lediglich elektronisch auszufertigen, beziehungsweise im IVZ zu hinterlegen und bedarf keines «Papiernachweises». Hingegen ist eine Kennung von aussen gut lesbar anzubringen (inkl. Nennung im System wo diese zu finden ist). Dies könnte in Form eines QR Codes oder der Fahrzeugnummer erfolgen. Zudem wäre zu prüfen, ob selbstfahrende Fahrzeuge nicht mit speziellen Kontrollschildern versehen werden sollten. Zentral ist, dass die Daten vor Ort abrufbar sind.</p>		

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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Reaktionszeit des Operators muss definiert werden.</p>		

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

<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Art. 35 Abs. 2 AFV: Wie kann dieser Soll - Zustand (nüchtern) von der Kantonspolizei überprüft werden, wenn der Operator z.B. in einem anderen Kanton verweilt? Erst bei einer Auffälligkeit respektive bei einem Ereignis könnte die Behörde aktiv werden. Bis der zuständige Operateur gefunden und ein Rechtshilfegesuch erlassen wurde und die dortige Polizei ausgerückt wäre, sind vermutlich schon wichtige Stunden vergangen. Wieso wird Alkohol explizit genannt? Entweder man ist gemäss Gesetz fahrfähig oder eben nicht. Die Strafbarkeit gemäss Art. 44 Buchstabe j nAFV sieht in jedem Fall nur eine Übertretung vor. Hier sollte mehr 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:		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es sollte eine Bewilligung eingeholt werden müssen, nicht nur eine Genehmigung. Mit der Bewilligung können auch Auflagen verknüpft werden, mit der Genehmigung nicht. Abs. 4 sollte gestrichen werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden Fahrzeugtyp gesondert geprüft werden können. Den Kantonen muss genügend Zeit eingeräumt werden, um die Zuständigkeiten zu regeln. Allenfalls sind auch kantonale Gesetzesänderungen nötig, welche einige Zeit in Anspruch nehmen.		

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

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

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

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Des Weiteren fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es auf Grund eines fehlerhaften Automatisierungssystems zu Personenschäden kommt. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden. Der Hinweis im erläuternden Bericht auf Art. 11 StGB dürfte nicht genügen. Zudem weist der erläuternde Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. 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 nAFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich bei allen um blosse Übertretungen, welche mit maximal Franken 10'000 Busse bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die</p>		

<p>Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstraftatbestände 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 Rechnungen 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 Buchstabe g nAFV). Ähnlich verhält es sich auch mit Art. 44 Abs. 1 Buchstabe b, Abs. 2 Buchstabe b, Buchstabe e und f, i und j. Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht ausser Acht gelassen werden. Auch dürften diese Straftatbestände keineswegs als – Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstraftatbestände – ausgestaltet werden.</p> <p>Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der SVG Strafbestimmungen möglich ist, zum Beispiel, wenn das Fahrzeug trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt. Kommt nur der Übertretungstatbestand zur Anwendung oder auch Art. 90 SVG?</p> <p>Weiter wird ein Operator gemäss Art 44 Abs. 2 Buchstabe i. und j. bessergestellt als ein Lenker, obschon er die gleichen Voraussetzungen erfüllten sollte wie der Lenker.</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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine Beteiligung der Vollzugsorgane 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})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es stellt sich die Frage, woraus hervorgeht, für welche Fahrzeugtypen die entsprechende Parkierungsfläche zugelassen ist. Es ist zu prüfen, ob zusätzlich ein Verbotssignal für Fussgänger und nicht zugelassene Fahrzeugführer notwendig ist. Gemäss Gesetz und Verordnung ist auf automatisierten Parkierungsflächen kein Mischverkehr zugelassen (die Erläuterungen stehen diesbezüglich im Widerspruch zum Gesetzes- und Verordnungstext).		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt werden konnten, soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden.		

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: Dies sollte allenfalls eine neue oder zusätzliche Prüfung auslösen für Personen, die altrechtliche Kategorien haben und solche Fahrzeuge unter Anwendung der Assistenzsysteme führen wollen. Hier einzig auf die Instruktion der Hersteller zu vertrauen, greift zu kurz.		

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

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung		
---	--	--

künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



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

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Sicherheitsdirektion Kanton Basel-Landschaft

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:

Wir begrüssen, dass innovative Vorhaben, die auf öffentlichen Strassen durchgeführt werden und letztlich einen positiven Effekt für einen nachhaltigen Verkehr haben, durch das ASTRA gefördert werden können.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit dem Artikel 2 und den Anforderungen an ein Vorhaben, für die ein Finanzhilfegesuch gestellt werden kann, einverstanden?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Buchstabe.b: Wieso sind Angebote die der besseren Vernetzung der Verkehrsmittel dienen ausgeschlossen? Buchstabe.i: Sollen Starts auf eigenes Risiko (Vorfinanzierung) wirklich ausgeschlossen werden?		

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

5. Sind Sie mit der Möglichkeit, dass das ASTRA Themenschwerpunkte vorschlagen kann, einverstanden (Art. 4)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gegebenenfalls ist ein Einbezug weiterer Bundesämter, Kantone oder Experten sinnvoll.		

6. Sind Sie mit der Möglichkeit des Beizugs von Experten und Expertinnen bei der Gesuchsprüfung einverstanden (Art. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gegebenenfalls wäre ein genereller Einbezug weiterer Bundesämter, Kantone oder Experten sinnvoll		

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

8. Sind Sie mit der Regelung der Prioritätenordnung und dem Vorgehen bei einem Gesuchüberhang einverstanden (Art. 7)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Buchstabe.a: statt «Buchstabe b erfüllt» müsste es «Buchstabe b besser erfüllt» heissen.		

9. Sind Sie mit den anrechenbaren Kosten (Art. 8) einverstanden?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" 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 type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ob weitere Fremdfinanzierungen erlaubt sein dürfen, sollte bei Abschluss der Finanzierungsvereinbarung definiert werden.		

12. Sind Sie mit der Regelung zur Ausrichtung der Finanzhilfe einverstanden (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 Verlängerung der Umsetzungsfrist für ein Vorhaben 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 zur Veröffentlichung von Informationen zu einem unterstützten Vorhaben einverstanden (Art. 13)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		