

Kommission für Verkehr und
Fernmeldewesen des Nationalrats
3003 Bern

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Bern, 4. September 2020

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident Töngi

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SGB begrüsst die Bestrebungen Ihrer Kommission, durch die Festlegung von Mindeststandards für die Ausrüstung schwerer Motorwagen mit unfallvermindernden Assistenzsystemen im SVG das Gefahrenpotenzial des Schwerverkehrs zu verringern und so die Sicherheit auf Schweizer Strassen sowohl für die LastwagenfahrerInnen als auch für alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen zu verbessern. Mit der vorgeschlagenen Revision sind wir **im Grundsatz einverstanden, sehen jedoch in folgenden Punkten nötigen Verbesserungs- beziehungsweise Klärungsbedarf:**

- **Definition der Assistenzsysteme:** Der Gesetzestext ist sehr allgemein gehalten und es wird auch aus dem erläuternden Bericht nicht klar, ***um welche neuen Assistenzsysteme es sich genau handeln soll*** (sollen dies etwa ausschliesslich bzw. unter anderem jene Systeme sein, die in der Begründung der Standesinitiative aufgeführt sind?). Auch wenn es dies primär auf Verordnungsebene zu definieren gilt, braucht es dazu schon ***vorab mehr Klarheit***. Dies insbesondere deshalb, weil im Zuge der allgemeinen Automatisierung des Verkehrs – bzw. der diesbezüglichen internationalen Entwicklungen aufgrund derer die Schweiz gemäss Bundesrat "rechtzeitig die nötigen Vorkehrungen treffen" soll – grundlegende Umwälzungen hin zu einem hochautomatisierten Verkehr ("Stufe 4") im Raum stehen. Bereits der teilautomatisierte Verkehr ("Stufe 3") wird von vielen ExpertInnen sicherheitstechnisch als sehr riskant betrachtet – womit die entsprechenden Assistenzsysteme alleine keineswegs unfallmindernd wirken würden. ***Wir möchten deshalb hervorstreichen, dass diese SVG-Revision nicht als Präjudiz für die grundlegende Regulierung des automatisierten Verkehrs auf Verordnungsebene dienen darf. Wir gehen aber davon aus, dass diese Haltung gemeinhin geteilt wird.***
- **Beschränkung auf den alpenquerenden Güterverkehr:** Auch wenn dies der spezifischen Forderung der Standesinitiative entspricht, ist es vor dem Hintergrund ihres allgemeinen Ziels der Verbesserung der Strassensicherheit ***nicht einsichtig, weshalb die verschärften Sicherheitsanforderungen lediglich für den alpenquerenden und nicht ganz allgemein für den Strassengüterverkehr gelten sollen***. Diese Einschränkung sollte überdacht werden, zumal sie auch mit Vollzugsschwierigkeiten verbunden sein kann. Denkbar ist zudem, dass die EU einen Verstoss gegen das LVA geltend machen könnte (siehe weiter unten), weil die

parallel im EU-Raum eingeführten neuen Regeln ihrerseits universelle Gültigkeit haben. Der vorgeschlagene Absatz 4 gibt dem Bundesrat – nach Anhörung der Kantone – zumindest die Kompetenz für eine Ausweitung der Mindestausrüstungspflicht auf weitere neuralgische Streckenabschnitte, doch kann diese Delegationsnorm alleine natürlich nicht auf eine breitflächige Einführung der verschärften Sicherheitsanforderungen angewendet werden.

- **Übergangsfrist Umsetzung:** Die Übergangsfrist für die Aufrüstung der bestehenden Fahrzeugflotte ohne Assistenzsysteme ist mit fünf Jahren zu lange gewählt – dies auch angesichts der raschen Entwicklungen auf europäischer Ebene: In der EU müssen die neuen Sicherheitssysteme in bestehenden Modellen bereits 2024 eingebaut sein. Geht man optimistisch von einem Inkrafttreten dieser SVG-Revision per 1.1.2022 aus, so würde die Schweiz für die bestehenden Modelle erst 2027 nachziehen. **Die Frist ist daher auf drei Jahre zu verkürzen.**
- **Längere Frist Inlandverkehr:** Die längere Frist, welche der Bundesrat für den inländischen alpenquerenden Gütertransport gemäss Absatz 3 vorsehen kann, muss gestrichen werden. Erstens widerspricht diese Art von Heimatschutz dem erklärten Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit (sowie auch den Klimaschutzzielen des Bundesrates) und zweitens ist sie – wie im erläuternden Bericht ebenfalls klar festgehalten wird – **nicht vereinbar mit dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union** (die Massnahme verstösst wenig überraschend gegen das Diskriminierungsverbot aufgrund der Nationalität).
- **Nachvollzug EU-Mobilitätspaket:** Das viele Jahre verhandelte EU-Mobilitätspaket wurde Anfang Juli vom Europäischen Parlament definitiv beschlossen, und damit auch die europaweite Verbesserung der Arbeitsbedingungen der LastwagenfahrerInnen. Der Bundesrat wird sich bald dazu äussern müssen, wie er den darin enthaltenen neuen Rechtsbestand – bzw. welche Bereiche davon – auf Basis des Landverkehrsabkommens in die Schweizer Gesetzgebung zu übernehmen gedenkt. **Da das Mobilitätspaket in den EU-Ländern bereits über die kommenden 18 Monate vollständig gesetzlich umgesetzt werden soll, wäre es zu begrüssen, wenn Bundesrat und Parlament den entsprechenden punktuellen Nachvollzug bereits im Rahmen dieser SVG-Revision angehen würden** (inkl. einer allfälligen zusätzlichen Vernehmlassung). Spezifisch anmerken möchten wir diesbezüglich, dass das Mobilitätspaket den obligatorischen Einbau eines digitalen Fahrtenschreibers zur Positionsbestimmung (Kabotageverbot) sowie zur genauen Aufzeichnung der Arbeits- und Ruhezeiten vorsieht. Da er die Einhaltung des Arbeitsgesetzes verbessert und daher insbesondere Übermüdung der FahrerInnen vorbeugt, ist **der Fahrtenschreiber direkt sicherheitsrelevant und sollte daher unbedingt Teil der durch diese SVG-Revision beschriebenen Assistenzsysteme sein.**

Abschliessend möchten wir festhalten, dass die mit Abstand effektivste Verbesserung der Sicherheit im Güterverkehr darin besteht, das Transportvolumen von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. So hatte der Strassenverkehr im Jahr 2018 233 Verkehrstote zu beklagen, während es für die Eisenbahn deren 14 waren. Die Verkehrsverlagerung ist darüber hinaus ein verfassungspolitischer Auftrag – der im letzten Jahr mit dem erneuten, deutlichen Verfehlen des Verlagerungsziels abermals verletzt wurde – sowie eine absolute klimapolitische Notwendigkeit.

In diesem Sinne danken wir Ihnen herzlich für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Maillard', with a long horizontal flourish extending to the right.

Pierre-Yves Maillard
Präsident

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Reto Wyss', with a stylized, cursive script.

Reto Wyss
Zentralsekretär



Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Siehe auch separate Stellungnahme

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Frist ist auf drei Jahre zu verkürzen (siehe separate Stellungnahme)

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann?
(Art. 45a Abs. 3 E-SVG)

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Siehe separate Stellungnahme

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann?
(Art. 45a Abs. 4 E-SVG)

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Siehe auch separate Stellungnahme

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann?
(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Der SGB erwartet, dass diese sehr weit gefasste Delegationsnorm in der Praxis sehr punktuell und spezifisch angewendet wird.