



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Schweiz. Fahrlehrer Verband SFV (gemeinsam mit der ASTAG FG LKW FL)

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **12.12.2020** an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist?

(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Schweiz. Fahrlehrer Verband SFV lehnt es aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen ab, dass eine solche Bestimmung generell eingeführt wird. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg usw.). Mit Blick auf die Verkehrssicherheit fällt diesbezüglich auch ins Gewicht, dass Fahrzeuglenkende mit Führerausweis Kat. BE 100 km/h fahren dürfen.

Erschwerend kommt überdies die Problematik der Handhabung im Vollzug in der Praxis hinzu. Beim Vollzug und den Kontrollen werden sich neue Probleme ergeben, so dass Ungleichbehandlungen nicht ausgeschlossen werden können resp. neue Wettbewerbsverzerrungen entstehen. All dies überwiegt letztlich in einer Güterabwägung den ökologischen Nutzen, der sich aufgrund des technologischen Fortschrittes und des gesellschaftlichen Wandels so oder so in naher Zukunft einstellen dürfte. Deshalb macht es absolut keinen Sinn, eine über Jahre hinweg klar gezogene Grenze ("bis 3.5t = leichte / über 3.5t = schwere Fahrzeuge") aufzuweichen und Verwirrung zu stiften.

2. Automatisiertes Fahren

| | | |
|--|-------------------------------|--|
| 2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG) | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> JA | <input type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| Bemerkungen / Änderungsantrag: | | |

| | | |
|---|--|--|
| 3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG) | | |
| <input type="checkbox"/> JA | <input checked="" type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| Bemerkungen / Änderungsantrag: | | |
| <p>Einheitliche Standards zur Bewilligung von Testfahrten automatisierter Fahrzeuge existieren bislang keine, was auf unterschiedliche Rechtslagen der einzelnen Länder, allen voran aber auf die Anerkennung der sogenannten Wiener Konvention für den Strassenverkehr zurückzuführen ist. Die Konvention wurde durch die UN-Konferenz in Wien (1968) erarbeitet und besagt, dass der Fahrer bzw. die Fahrerin immer die volle Kontrolle über sein/ihr Fahrzeug haben muss (Beherrschungspflicht). Mit autonomen Fahrzeugen wäre diese ursprüngliche Regelung nicht vereinbar gewesen. Deshalb wurde das Wiener Abkommen ergänzt, indem der entsprechende Passus (8. Artikel der Wiener Konvention) dahingehend erweitert wurde, dass automatisierende Systeme zulässig sind, unter der Bedingung, dass sie vom Menschen jederzeit abgeschaltet werden können. Nun sind Systeme, welche die Führung eines Fahrzeuges beeinflussen, zulässig, wenn sie jederzeit vom Fahrer überstimmt oder abgeschaltet werden können. Die Änderung ist am 23. April 2016 in Kraft getreten.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass auch diese Bestimmungen noch weiter liberalisiert und dem technologischen Fortschritt angepasst werden. Bis dies der Fall ist und klarer wird, in welche Richtung die internationalen Bestimmungen gehen, stellt sich der SFV gegen Anpassung des schweizerischen Rechts und damit gegen jegliche Aufweichung der Beherrschungspflicht für Fahrzeuglenkende. Ein Schweizer Alleingang macht absolut keinen Sinn und würde lediglich verkehrssicherheitsgefährdende Unsicherheiten schaffen. Es ist unter diesem Aspekt unverantwortlich, die Schweizer Verkehrsteilnehmenden quasi zu «Versuchskaninchen» zu machen, nur um sich im internationalen Umfeld als Vorreiter brüsten zu können.</p> <p>Der SFV beantragt deshalb, diesen Aspekt auf eine spätere Revision zu verschieben. Wir können uns sehr gut vorstellen, dass das schweizerische Recht diesbezüglich zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls angepasst werden muss, sofern international Einigkeit über den zu beschreitenden Weg und die damit verbundenen rechtlichen Folgen (Haftungsfragen) besteht.</p> | | |

| | | |
|--|--|--|
| 4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG) | | |
| <input type="checkbox"/> JA | <input checked="" type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| <p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der SFV ist angesichts der unter Punkt 3 geschilderten unzähligen Unklarheiten nicht damit einverstanden, dass diese Kompetenzen einfach so dem Bundesrat übertragen werden.</p> <p>Darüber hinaus müsste in einem ersten Schritt ganz klar definiert sein, dass sich solche Zulassungsvoraussetzungen nur auf bestimmte Strecken beziehen (keine generelle Zulassung zum Verkehr).</p> | | |

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
(Art. 25a Abs. 4 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der SFV wäre einverstanden, wenn zwingend die folgenden Mindestbedingungen gewährleistet sind:

1. Der Fahrer hat eine Prüfung für das Führen eines autonomen Fahrzeugs bestanden, die seine Fähigkeit bescheinigt, entsprechend dem Grad der Autonomie das entsprechende Fahrzeug verantwortungsvoll und sicher lenken zu können;
2. dass die Datensicherheit gewährleistet ist;
3. dass die Sicherheit im Strassenverkehr, insbesondere in Bezug auf besonders vulnerable Personen jederzeit gewährleistet ist.

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
(Art. 25b E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden?
(Art. 25c E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann?
(Art. 25d E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der SFV kann der Abweichung von geltenden Bestimmungen zu Testzwecken zustimmen, **sofern klare, einschränkende Rahmenbedingungen** für die Abweichungen aufgestellt und diese sowohl zeitlich wie räumlich eng begrenzt sind. Ebenfalls muss – als «conditio sine qua non» – klar geregelt sein, dass die Abweichungen von geltenden Bestimmungen immer nur mit allenfalls hiervon betroffenen

| |
|---|
| Branchen nach Rücksprache und im Einverständnis mit den Fachorganisationen erfolgen können. Dies erachten wir als « <i>conditio sine qua non</i> ». |
|---|

| | | |
|--|-------------------------------|--|
| 9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG) | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> JA | <input type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| Bemerkungen / Änderungsantrag: | | |

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

| | | |
|---|-------------------------------|--|
| 10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG) | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> JA | <input type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| Bemerkungen / Änderungsantrag: Das heutige System wahrt die Verhältnismässigkeit nicht, und die Folgen sind schwerwiegend: Verfall des Führerausweises auf Probe, zwingende psychologische Untersuchung, Wartezeit von einem Jahr, bis erneut ein Lehrfahrausweis beantragt werden kann und Wiederholung der ganzen Ausbildung. Es ist gerechtfertigt, dass der Ausweis auf Probe nur verfällt, wenn die zweite Wiederhandlung schwer wiegt. | | |

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

| | | |
|---|-------------------------------|--|
| 11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG) | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> JA | <input type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| Bemerkungen / Änderungsantrag: | | |

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

| | | |
|--|-------------------------------|--|
| 12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG) | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> JA | <input type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| Bemerkungen / Änderungsantrag: Es muss differenziert werden können, z.B. in Bezug auf Tages- und Verkehrssituationen (Berücksichtigung der konkreten Umstände). | | |

| | | |
|--|-------------------------------|--|
| 13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG) | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> JA | <input type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| Bemerkungen / Änderungsantrag: | | |

| | | |
|--|--|--|
| 14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a ^{bis} E-SVG) | | |
| <input type="checkbox"/> JA | <input checked="" type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| Bemerkungen / Änderungsantrag: Der SFV lehnt die Reduktion bei «Raserdelikten» konsequent ab, da ein «Raserdelikt» grundsätzlich vorsätzlich begangen wird. In einer Unachtsamkeit begangene «Raserdelikte» (z.B. in Begegnungszonen/Tempo-30-Zone) wiegen umso schwerer, als dass dort von der Verkehrssituation her, sogar noch besondere Aufmerksamkeit geboten wäre, was das Delikt noch gravierender macht. Als mögliche Weiterentwicklung des bestehenden Rechts sehen wir allenfalls die Möglichkeit, dass die 24 Monate für krasse Delikte und Raserdelikte gemäss Art. 16c Abs. 2 Bst a ^{bis} SVG grundsätzlich beibehalten werden <u>und zwingend immer</u> mit einer Nachschulung verknüpft sein müssen (vgl. hiernach die Ausführungen zu den leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlungen), so dass eine Reduktion der Entzugsdauer erreicht werden kann. Die Entzugsdauer darf 12 Monate aber in jedem Falle nicht unterschreiten. Für diese Weiterentwicklung des bestehenden Rechts spricht, dass die Praxis hat gezeigt hat, dass nicht die Höhe des Strafmasses entscheidend ist, ob ein «Raser» aus seinem Delikt die notwendigen Lehren zieht oder nicht. Stattdessen müssen Delinquenten mit den (möglichen) Folgen ihrer Tat unmittelbar konfrontiert werden. | | |

Diesbezüglich möchten wir beliebt machen, den Grundgedanken des parlamentarischen Vorstosses von NR Jean-Pierre Grin (18.431. Pa. Iv. Grin. Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen, um dramatische Konsequenzen für Beruf und Familie zu verhindern) grundsätzlich und gezielt aufzunehmen und auch SVG Art. 17, Abs. 1/ Abs. 1^{bis} wie folgt zu ergänzen:

«Bei einer leichten oder mittelschweren Widerhandlung kann der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Im Wiederholungsfall nach Artikel 16a Absatz 2 oder 16b Absatz 2 Buchstaben b-f darf die Mindestentzugsdauer nicht unterschritten werden.

Abs. 1^{bis} : Bei einer schweren Widerhandlung oder im Wiederholungsfall kann der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis frühestens drei Monate vor Ablauf der verfügbaren Entzugsdauer wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Die Mindestentzugsdauer darf nicht unterschritten werden.»

Dieser Wiedereingliederungsansatz basiert auf den praxisbezogenen Sicherheitsüberlegungen und langjährigen Erfahrungen der Fahrlehrerschaft, wonach Nachschulungen bei leichten und mittelschweren Verkehrsdelikten insgesamt nachhaltiger wirken und erfolgreicher sind als reine Sanktionsmassnahmen (Bussen, beschränkter Führerausweisentzug). Ziel der Nachschulungen ist es, die Einstellung und das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden direkt zu beeinflussen, indem bei fehlbaren Lenkerinnen/Lenkern ein Bewusstsein und Verständnis für ihr Vergehen geschaffen wird. Nur dies befähigt sie anschliessend, ihr Verhalten effektiv zu ändern, so dass die Verkehrssicherheit verbessert werden kann.

Die Massnahme von Nachschulungen bei leichten und/oder mittelschweren Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz hat sich in anderen Ländern bereits bewährt. So zeigen die Erfahrungen aus England/Wales, dass die Nachschulungen sehr gut wirken. Die entsprechende «Impact Evaluation of the National Speed Awareness Course» der University of Leeds zeigt, dass die Teilnahme an den Nachschulungen effektiv mehr zur Reduzierung von Geschwindigkeitsüberschreitungen beigetragen haben als Geldbussen oder andere Strafmassnahmen.

Die Auswirkungen des Kurses wurden anhand von Aufzeichnungen über Geschwindigkeitsverstösse getestet, die von den Polizeikräften für den Zeitraum von 2012 bis 2017 zur Verfügung gestellt wurden. Die Daten wurden für 2,2 Millionen Fahrer bereitgestellt, von denen 1,4 Millionen ein Angebot zur Teilnahme an den Kursen angenommen hatten.

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

| | | |
|---|--|--|
| <p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p> | | |
| <input type="checkbox"/> JA | <input checked="" type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| <p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der SFV spricht sich vehement dagegen aus, die heutige Rückgriffspflicht der Haftpflichtversicherer in ein blosses Rückgriffsrecht umzuwandeln. Dies wäre absolut ein falsches Signal für die Verkehrssicherheit. Wer bei einem Verkehrsunfall mit Personen- und/oder Sachschaden nicht mit finanziellen Konsequenzen rechnen muss, verhält sich im Strassenverkehr noch gleichgültiger. Für die Unfallprävention wäre es höchst kontraproduktiv, wenn Motorfahrzeughaftpflichtversicherer Angebote lancieren würden, mit denen sich potenzielle Delinquenten gegen die finanziellen Folgen krasser Verkehrsregelverletzungen absichern können.</p> <p>Überhöhte Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen sind nach wie vor zentrale Risikofaktoren im Strassenverkehr, denen gezielt entgegengewirkt werden muss. Alleine alkoholbedingte Verkehrsunfälle fordern in der Schweiz jedes Jahr durchschnittlich gegen 40 Tote und 450 Schwerverletzte. 50 % der Autofahrerinnen und Autofahrer glauben, dass sie nach zwei alkoholischen Getränken noch sicher fahren können. Schon in kleinen Mengen jedoch schränkt Alkohol die Fahrfähigkeit ein – Sehvermögen, Konzentration und Koordination werden schlechter. Es gilt der Grundsatz: «Wer trinkt, fährt nicht.» Eine Abschwächung der Rückgriffspflicht würde dementsprechend ein komplett falsches Signal aussenden und die Unfallprävention um Jahre zurückwerfen.</p> <p>Ein Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen hat dabei sowohl spezial- als auch generalpräventive Wirkung, wobei wir einsehen, dass die heutige Fassung von Art. 65 Abs. 3 SVG durchaus verbesserungswürdig ist, da sie verschiedene Ungereimtheiten aufweist, die ausgemerzt werden müssen.</p> <p>Für die Verkehrssicherheit wäre es wichtig, dass für alle vergleichbaren Verkehrsregelverletzungen –z. B. auch für entsprechend eingestufte Widerhandlungen infolge Unaufmerksamkeit und Ablenkung – dasselbe gilt.</p> | | |

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperren und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

| | | |
|---|-------------------------------|--|
| <p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p> | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> JA | <input type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| <p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> | | |

Aus Sicht des SFV ist es für die Unfallprävention zwingend angezeigt, den Menschen und menschliches Verhalten wieder vermehrt in den Mittelpunkt der Unfallprävention zu stellen. Dies bedingt auch, dass solches Fehlverhalten und dessen Risiken in der Fahraus- und obligatorischen -weiterbildung Platz finden können. Repressionen dienen der Verkehrssicherheit langfristig weniger, da sie im Gegensatz zur Schulung und pädagogisch-professionellen Fahraus- und -weiterbildung nur mangelhaft Wirkung entfalten. Entsprechend muss der Fahraus- und -weiterbildung in Zukunft mehr Gewicht beigemessen werden und nicht technischen Repressionsmassnahmen.

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben?

(Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Alkohol-Wegfahrsperrern machen aus Präventionssicht Sinn. Sie müssen für eine präventive Wirkung aber anders als vorgesehen eingesetzt werden. So, wie dies für die Alkohol-Wegfahrsperrern im Massnahmen-Paket «Via sicura» ursprünglich vorgesehen war, sind sie eine zusätzliche Verschärfung für Alkohol-Delinquente. Wenn sie dagegen als Massnahme eingesetzt würden, wodurch die Dauer eines Fahrausweisentzugs aufgrund von Alkohol-Delikten vermindert werden könnte, hätten Alkohol-Delinquente eine zusätzliche Motivation, ihr Verhalten so schnell wie möglich zu verändern. Zudem sind unterstützende Massnahmen wie FiaZ-Kurse unter diesem Aspekt zwingend notwendig, sehr sinnvoll und deshalb beizubehalten.

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

| | | |
|--|-------------------------------|--|
| 18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG) | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> JA | <input type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| <p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aktuell gilt das Sonntagsfahrverbot an allen Sonntagen und an den folgenden Feiertagen: Neujahr, Karfreitag, Ostermontag, Auffahrt, Pfingstmontag, 1. August, Weihnachten sowie 26. Dezember, wenn Weihnachten nicht auf einen Montag oder Freitag fällt. Wird in einem Kanton oder Kantonsteil einer dieser Tage nicht gefeiert, so gilt dort auch das Sonntagsfahrverbot <u>nicht</u>.</p> <p>Die heutige Regelung berücksichtigt damit übermässig regionale und kulturelle Unterschiede, was kaum mehr zweckdienlich ist. Zudem hat der Bund überdies bereits heute die Möglichkeit, in Notlagen hiervon abzuweichen.</p> <p>Unter diesen Voraussetzungen macht es Sinn, diese Kompetenzen auf SVG-Stufe klar zu regeln und dem Bundesrat zu übertragen. Im Wissen um die politische Brisanz der Thematik im Kontext der allgemeinen verkehrs- und verlagerungspolitischen Diskussionen schlagen wir vor, dass der Rahmen, in denen der Bundesrat diese Kompetenz nutzen kann, jedoch auf Gesetzesstufe bereits genauer definiert wird (kein Freipass für eine generelle Aufweichung). Hierbei müsste wohl durchaus auch eine generelle Verkürzung des Nachtfahrverbotes (ev. auf besonders belasteten Strecken) in Erwägung gezogen werden (z.B. um ein Stunde, vom 05.00 auf 04.00 Uhr bis 22.00 Uhr), um so den morgendlichen Pendlerverkehr zu entlasten.</p> | | |

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

| | | |
|--|--|--|
| 19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG) | | |
| <input type="checkbox"/> JA | <input checked="" type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| <p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Angesichts des heute schon grassierenden (kommunalen) «Wildwuchses» im Bereich der Umsetzung der Signalisationsvorschriften macht es absolut keinen Sinn, einer weiteren Abweichung diesbezüglich noch weiter Vorschub zu leisten – auch nicht in baulicher Hinsicht. Einheitliche Regelungen und Ausgestaltungen der Strassenräume tragen zu mehr Verkehrssicherheit bei und erleichtern die Fahrausbildung.</p> | | |

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

| | | |
|--|-------------------------------|--|
| 20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG) | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> JA | <input type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| Bemerkungen / Änderungsantrag: | | |

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

| | | |
|--|--|--|
| 21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG) | | |
| <input type="checkbox"/> JA | <input checked="" type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist nicht einsehbar, wieso Verkehrsteilnehmende aufgrund ihres Fahrzeuges bezüglich Strafmass unterschiedlich beurteilt werden sollen. Vielmehr soll gleiches Fehlverhalten unabhängig des Fahrzeuges gleich bestraft werden. | | |

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

| | | |
|--|--|--|
| 22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG) | | |
| <input type="checkbox"/> JA | <input checked="" type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| Bemerkungen / Änderungsantrag: Zum einen bleibt völlig unklar, was unter «besonderen Fällen» in Zukunft verstanden werden wird. Entsprechend müsste dies auf Gesetzesstufe klarer definiert werden, bevor eine solche Delegation erfolgen kann. | | |

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

| | | |
|---|-------------------------------|---|
| 23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG) | | |
| <input type="checkbox"/> JA | <input type="checkbox"/> NEIN | <input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| Bemerkungen / Änderungsantrag: | | |

¹ SR 0.741.531.951.4

| | | |
|---|-------------------------------|--|
| <p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)</p> | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> JA | <input type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| <p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. insbesondere auch unsere Stellungnahme zum Wiener Abkommen.</p> | | |

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

| | | |
|--|-------------------------------|--|
| <p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p> | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> JA | <input type="checkbox"/> NEIN | <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| <p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> | | |