



Bern, 14. Februar 2024

Anpassung der Signalisationsverordnung und der Strassenverkehrskontrollverord- nung:

Umsetzung der Standesinitiative 17.304 («Sicherere Strassen jetzt!»)

Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Ver- nehmlassungsverfahrens

Dokumentnummer: ASTRA-D-BF8A3401/141



Übersicht

Mit dem am 1. Oktober 2021 von der Bundesversammlung beschlossenen Artikel 45a¹ des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)² wurde die Standesinitiative des Kantons Tessin 17.304 («Sicherere Strassen jetzt!»)³ auf Gesetzesstufe umgesetzt. Die Bestimmung ist noch nicht in Kraft. Mit der vorliegenden Revisionsvorlage werden nun auch Bestimmungen zur Umsetzung der Standesinitiative auf Verordnungsebene eingeführt und die Inkraftsetzung bestimmt.

Ausgangslage

Die Standesinitiative des Kantons Tessin 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!» verlangt, dass den Lastwagen, die nicht über aktuelle Sicherheitssysteme verfügen, die Nutzung von Tunnels und Pässen in den Schweizer Alpen untersagt wird. Gestützt darauf hat die Bundesversammlung am 1. Oktober 2021 einen neuen Artikel 45a im Strassenverkehrsgesetz (SVG)⁴ beschlossen. Demnach dürfen schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf bestimmten Strecken im Alpengebiet nur verkehren, wenn sie mit gewissen Assistenzsystemen ausgerüstet sind.

In der Wintersession 2018 wurde die KVF-N beauftragt, einen Gesetzesentwurf auszuarbeiten. Das Strassenverkehrsgesetz sollte so geändert werden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- und Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten. Fahrzeuge, die nicht den neusten Vorschriften entsprechen, sollen höchstens noch während fünf Jahren auf Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen. Für bestimmte, nicht grenzüberschreitende Transporte sollte der Bundesrat eine längere Frist vorsehen können.

Nach Annahme des Vorentwurfs hatte die KVF-N die Vernehmlassung eröffnet. Diese dauerte vom 5. Juni bis zum 30. September 2020. In der Vernehmlassung hat sich kein klarer Konsens für oder gegen den Entwurf der Kommission abgezeichnet. Eine klare Mehrheit hat sich jedoch gegen die längere Frist für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, ausgesprochen.

Die KVF-N hat den Vernehmlassungsbericht zum Vorentwurf über die Umsetzung der Standesinitiative des Kantons Tessin an ihrer Sitzung vom 18. Januar 2021 zur Kenntnis genommen. Mit 15 zu 10 Stimmen hat sie beschlossen, am Vorentwurf festzuhalten und dem Nationalrat einen Entwurf zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes zu unterbreiten. Gleichzeitig hat sie Bericht und Erlassentwurf dem Bundesrat zur Stellungnahme vorgelegt. Dieser hat der Vorlage im Grundsatz zugestimmt, sich aber gegen die Privilegierung des Binnenverkehrs ausgesprochen.

Am 1. Oktober 2021 wurde die Vorlage schliesslich von der Bundesversammlung in der Schlussabstimmung angenommen. Der Gesetzesartikel erwähnt die Assistenzsysteme und auch die Strecken, auf welchen diese obligatorisch sind. Ausserdem werden die Übergangsfristen definiert.

¹ BBI 2021 2322

² Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01).

³ Standesinitiative des Kantons Tessin 17.304 (Sichere Strassen jetzt!) eingereicht am 22. März 2017.

⁴ Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01).

Inhalt der Vorlage

Die vorliegende Revision beinhaltet die Umsetzung des am 1. Oktober 2021 beschlossenen und noch nicht in Kraft getretenen Artikels 45a SVG auf Verordnungsstufe. Die wesentlichen Aspekte der Ständesinitiative wurden vom Parlament mit dem genannten Artikel auf Gesetzesstufe bereits entschieden. Zur Konkretisierung der gesetzlichen Grundlage bedarf es der Anpassung von Verordnungen zum Strassenverkehrsgesetz:

- Artikel 45a SVG ist von der Bundesversammlung beschlossen, aber noch nicht in Kraft. Das Inkrafttreten des Artikels ist vom Bundesrat zu bestimmen (siehe Ziff. II Abs. 2 BBl 2021 2322). Mittels der vorliegenden Revision soll der Bundesrat die Gesetzesbestimmung dereinst im Bundesratsbeschluss per 1. Januar 2026 in Kraft setzen.
- Es soll ein Signal geschaffen werden, welches die von der Ausrüstungspflicht nach Artikel 45a SVG betroffenen Strecken für alle Verkehrsteilnehmenden erkennbar macht. Wie die übrigen Verkehrsschilder soll auch dieses Signal in der Signalisationsverordnung (SSV)⁵ aufgeführt sein.

Vom Bundesrat auf Verordnungsstufe zu erlassen sind auch Ausnahmen. Für bestimmte Fahrzeuge soll die Ausrüstungspflicht gemäss Artikel 45a Absatz 2 SVG nicht gelten. Die rechtliche Grundlage dazu bildet der Artikel 45a Absatz 5 SVG. Die Ausnahmen betreffen gewisse Fahrzeugkategorien und werden zusammen mit dem Signal in der Signalisationsverordnung geregelt.

- Die Kontrolle der Ausrüstungspflicht soll gewährleistet sein. Der Vollzug des Strassenverkehrsrechts fällt grundsätzlich in die Kompetenz der kantonalen Behörden. Im Rahmen ihrer Kontrolltätigkeit sollen sie auch das Vorhandensein der vorgeschriebenen Assistenzsysteme überprüfen können. Da die betroffenen Routen teilweise direkt an der Grenze beginnen, sollen auch die Zollbehörden diese Kompetenz erhalten. Dazu werden Anpassungen an der Strassenverkehrskontrollverordnung⁶ vorgeschlagen.

⁵ Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21).

⁶ Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs vom 28. März 2007 (SKV; SR 741.013).

Inhaltsverzeichnis

Übersicht	2
Ausgangslage	2
Inhalt der Vorlage	3
1 Grundzüge der Vorlage	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Die beantragte Neuregelung mit Begründung	5
1.3 Begründung und Bewertung der vorgeschlagenen Lösung	6
1.4 Ausnahmen für gewisse Fahrzeugkategorien	7
1.4.1 Ausgangslage	7
1.4.2 Die beantragte Neuregelung mit Begründung	7
1.4.3 Begründung und Bewertung der vorgeschlagenen Lösung	8
1.5 Rechtsvergleich	8
1.6 Umsetzung	8
2 Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln...	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.1 Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV)	9
2.2 Strassenverkehrskontrollverordnung vom 28. März 2007 (SKV)	10
3 Auswirkungen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.1 Finanzielle, personelle und andere Auswirkungen auf den Bund	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.2 Auswirkungen auf die Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	11
3.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft	12
3.5 Auswirkungen auf die Umwelt	12
4 Rechtliche Aspekte	12
4.1 Verfassungsmässigkeit	12
4.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	12
4.3 Erlassform	12
4.4 Datenschutz	12

Erläuternder Bericht zur Änderung der Signalisationsverordnung und der Strassenverkehrskontrollverordnung

1 Grundzüge der Vorlage

Neues Signal als Hinweis zur Ausrüstungspflicht mit Assistenzsystemen

1.1 Ausgangslage

Nach Artikel 45a Absatz 1 und 2 SVG müssen Fahrzeuge fünf Jahre nachdem Assistenzsysteme für neue Typengenehmigungen verlangt wurden, mit diesen Systemen ausgerüstet sein, um auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet⁷ fahren zu dürfen. Dies bedingt zum einen eine ausreichende Information der national und international betroffenen Kreise, insbesondere der Nutzfahrzeugverbände. Zum anderen sollen die betroffenen Streckenabschnitte ausreichend und frühzeitig gekennzeichnet werden. Fahrzeuge, die nicht über die erforderlichen Assistenzsysteme verfügen, sollen rechtzeitig eine alternative Route wählen, um zeitraubende Umkehrfahrten zu vermeiden.

Artikel 45a SVG lautet wie folgt:

Art. 45a Anforderungen an schwere Motorwagen auf Transitstrassen im Alpengebiet

¹ Schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport dürfen auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet nur verkehren, wenn sie mit den Assistenzsystemen ausgerüstet sind, die für die Erteilung der Typengenehmigung des Fahrzeugs oder, bei Fahrzeugen ohne Typengenehmigung, für die erstmalige Fahrzeugprüfung obligatorisch sind.

² Fahrzeuge nach Absatz 1, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, dürfen ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen nach Absatz 1 verkehren.

³ 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 kann der Bundesrat eine längere Frist vorsehen.

⁴ Der Bundesrat kann nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht nach den Absätzen 1 und 2 aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen.

⁵ Der Bundesrat kann für bestimmte Fahrzeuge nach Absatz 1 Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht nach den Absätzen 1 und 2 vorsehen.

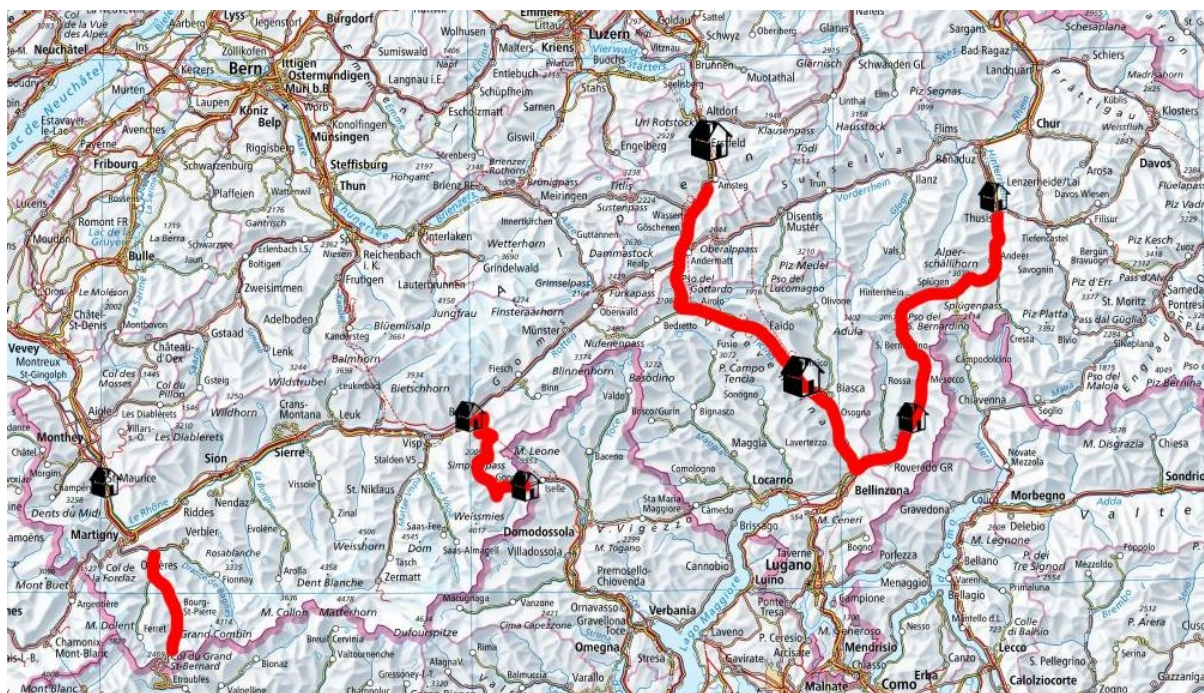
Welche Systeme für die betroffenen Fahrzeuge vorgeschrieben sind, ergibt sich aus dem bereits durch die Bundesversammlung beschlossenen Gesetz. Es bedarf diesbezüglich keiner weiteren Regelung auf Verordnungsstufe. Dem Bundesrat wird in Artikel 45a Absatz 3 bis 5 SVG jedoch die Kompetenz eingeräumt, Fristen, Fahrstrecken und Ausnahmen zu regeln. Der Bundesrat verzichtet auf den Erlass weiterer Bestimmungen im Sinne von Absatz 3 (längere Frist für Binnentransporte) und 4 (Ausweitung auf weitere Strecken), legt jedoch Ausnahmen nach Absatz 5 (Ausnahmen für bestimmte Fahrzeuge) fest (Begründung siehe Ziff. 1.4.2 und 1.4.3).

1.2 Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Der Artikel 45a SVG stellt implizit ein auf Gesetzesstufe verankertes Fahrverbot für schwere Motorwagen dar, die nicht über gewisse Assistenzsysteme verfügen. Eine Nachrüstung der Fahrzeuge ist aus praktischen und kommerziellen Gründen keine praxistaugliche Option. Aus der Bestimmung ergibt sich mit dem Verweis auf die Typengenehmigung beziehungsweise die erstmalige Fahrzeugprüfung, welche Fahrzeuge ab wann mit welchen Assistenzsystemen ausgestattet sein müssen. Mit dem Verweis auf

⁷ Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet vom 17. Juni 1994 (STVG; SR 725.14).

Artikel 2 STVG in Artikel 45a Absatz 1 SVG ergibt sich zudem, auf welchen Strecken die Ausrüstungspflicht gilt (San Bernardinoroute: Strecke Thusi–Bellinzona Nord; Gotthardroute: Strecke Amsteg–Göschenen–Airolo–Bellinzona Nord; Simplonroute: Strecke Brig–Gondo/Zwischbergen [Landesgrenze]; Grosse St. Bernhardroute: die Strecke Sembrancher–Nordportal des Tunnels).



1.3 Begründung und Bewertung der vorgeschlagenen Lösung

Geprüft wurde die Umsetzungsmöglichkeit, die in Artikel 45a SVG enthaltene Verkehrsanordnung mit bereits bestehenden Signalen zu kennzeichnen, etwa mittels Fahrverbote und entsprechenden Zusatztafeln. Die auf den betroffenen Strecken erforderlichen Assistenzsysteme lassen sich jedoch nicht mit einem prägnanten Begriff zusammenfassen. Namentlich ist ein Rückgriff auf die EURO-Emissions-Klassen nicht möglich. Zudem besteht bei der Verwendung von Fahrverboten mit Zusatztafeln auf Nationalstrassen die Gefahr, dass die Anordnung - insbesondere der auf der Zusatztafel vermerkte Inhalt - nicht oder nicht rechtzeitig erkannt wird. Schlimmstenfalls könnten Fahrverbote sogar zu Wendemanövern auf der Fahrbahn oder den Zufahrten führen.

Für die Kennzeichnung der von der Ausrüstungspflicht betroffenen Strecken soll deshalb in der Signalisationsverordnung ein neues Signal eingeführt werden:



Während das eine Signal den Beginn einer Strecke mit der Ausrüstungspflicht kennzeichnet, signalisiert das andere dessen Ende. Bei den Abbildungen handelt sich vorerst um Entwürfe. Das definitive Signal kann noch vom obigen Vorschlag abweichen.

Nur die in Artikel 45a SVG bezeichneten Systeme sind für die Benutzung der betreffenden Transitstrecken relevant. Kommen künftig für die Erteilung von neuen Typengenehmigungen weitere Systeme hinzu, so werden diese wiederum nach einer fünfjährigen Frist auf den besagten Strecken obligatorisch. Die massgeblichen Zeitpunkte ergeben sich aus der Übernahme der Ausrüstungsvorschriften in das

Schweizer Recht. Erst wenn die Systeme auch für neue Typengenehmigungen der entsprechenden Fahrzeugkategorien in der Schweiz verlangt sind, beginnt die Frist zu laufen. Das gilt sowohl für im In- und Ausland zugelassene Fahrzeuge mit Typengenehmigungen als auch für solche mit Einzelzulassungen. Die meisten der im Initiativtext genannten Systeme werden bereits beim geplanten Inkrafttreten der Regelung verlangt sein. Neue Systeme, die in der EU mittels der Verordnung (EU) 2019/2144 (der sog. General Safety Regulation, GSRII)⁸ eingeführt werden (z. B. Totwinkelassistent, Kollisionswarnsystem), würden demnach voraussichtlich ab April 2029 (2024 + 5 Jahre) auf den in Frage stehenden Strecken verlangt werden.

Auf einen Vorschlag zur Ausweitung auf weitere Strecken (Art. 45a Abs. 4 SVG) wird verzichtet. Mit der General Safety Regulation ist eine flächendeckende Ausrüstungspflicht mit Assistenzsystemen für Fahrzeuge aus der Europäischen Union (EU) und der Schweiz gewährleistet. So verweisen auch unsere nationalen Bau- und Ausrüstungsvorschriften auf die General Safety Regulation (siehe TAFV 1⁹ und Art. 103 Abs. 6 VTS¹⁰). Eine Ausweitung liesse sich vor diesem Hintergrund sachlich nur schwer begründen und abgrenzen. Es bestanden auch nie entsprechende Anträge.

1.4 Ausnahmen für gewisse Fahrzeugkategorien

1.4.1 Ausgangslage

Nach Artikel 45a Absatz 5 SVG kann der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht mit Assistenzsystemen vorsehen. Die Ausnahmen sollen Fahrzeuge umfassen, die aufgrund der öffentlichen Ordnung und Sicherheit, für Zwecke des Infrastrukturerhalts und der Verkehrssicherheit sowie für die Erfüllung der Beförderungspflicht im öffentlichen Verkehr oder aus anderen wichtigen Gründen auf den betreffenden Strecken verkehren. Abgesehen davon sehen die fahrzeugtechnischen Vorschriften bereits Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vor: Beim Erlass der Typengenehmigungsvorschriften der EU und der UNECE wurden für die Systeme Kosten-Nutzen-Analysen angestellt, aufgrund derer verschiedene Fahrzeugkonfigurationen und umgebaute Fahrzeuge nicht mit allen Assistenzsystemen ausgerüstet sein müssen. Die vom Bundesrat bestimmten Ausnahmen resultieren teilweise aus dem Einsatzzweck der Fahrzeuge und/oder lassen sich teilweise technisch begründen.

Eine Ausnahmeregelung gemäss Artikel 45a Absatz 3 SVG, welche eine Privilegierung des Binnenverkehrs bedeuten würde, sieht die Vorlage nicht vor.

1.4.2 Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die vorgesehenen Ausnahmen sollen abschliessend in Artikel 29a Absatz 2 E-SSV aufgeführt werden. Fahrten für wichtige Verwendungszwecke sollen generell auch mit Fahrzeugen erlaubt sein, die nicht über alle in Artikel 45a SVG genannten Assistenzsysteme verfügen. Auch Fahrzeuge, die gemäss den in Anhang 2 VTS aufgeführten internationalen technischen Vorschriften nicht unter die Ausrüstungspflicht fallen, werden - teils als Ausnahmen aufgeführt - in den Verordnungstext aufgenommen. Die Ausnahme von der Ausrüstungspflicht ist teils nur sehr schwer aus den einschlägigen europäischen Erlassen (insb. GSR und Rahmenverordnung (EU) 2018/858¹¹) herauszulesen. Die explizite Nennung der Ausnahmen in Artikel 29a Absatz 2 E-SSV schafft Klarheit und unterstützt die Vollzugstätigkeit. Die in der Verordnung aufgeführten «Wohnmotorwagen, beschussgeschützte Fahrzeuge, Fahrzeuge für Ausnahmetransporte, Geländefahrzeuge und Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen» ergeben sich aus dem

⁸ Verordnung (EU) 2019/2144 der Europäischen Parlamentes und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlamentes und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlamentes und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission, ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1.

⁹ Verordnung über die technischen Anforderungen an Transportmotorwagen und deren Anhänger vom 19. Juni 1995 (TAFV 1; SR 741.412).

¹⁰ Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS; SR 741.41).

¹¹ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1.

erwähnten internationalen Recht. Lastwagen und Sattelschlepper im Bausektor, wie sie speziell im alpinen Gebiet zum Einsatz kommen, sind daher weitgehend von der Ausrüstungspflicht ausgenommen.

Neben technischen Gründen sprechen auch der oftmals spezielle Verwendungszweck und das kleine Mengengerüst für eine ausdrücklich geregelte Ausnahme.

Während die Anzahl Achsen offensichtlich ist und beispielsweise Ausnahmegewichte im Fahrzeugausweis ersichtlich sind, kann die Qualifikation als Geländefahrzeug Fragen aufwerfen. Die Zulassungsbehörde kann auf Antrag der Fahrzeughalter, die auf diese Ausnahme angewiesen sind, die entsprechende Einteilung im Fahrzeugausweis eintragen.

Bezüglich der Ausnahmen für einzelne Fahrzeuge sind folgende Fahrzeugkategorien vorgesehen: Polizei, Feuerwehr, Sanität und Zoll, Zivilschutz, Fahrzeuge der Armee, historische Fahrzeuge (sog. Veteranenfahrzeuge, älter als 30 Jahre), Abschleppwagen zur Bergung der Fahrzeuge sowie Fahrzeuge, die für den Unterhalt der entsprechenden Strecken erforderlich sind (meistens Arbeitsfahrzeuge).

1.4.3 Begründung und Bewertung der vorgeschlagenen Lösung

Die geringe Anzahl und der spezielle Verwendungszweck dieser Fahrzeuge rechtfertigen die Ausnahmen. Es besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, dass die genannten Fahrzeuge auch ohne die Assistenzsysteme auf den Transitrouten verkehren dürfen.

Aufgrund der Vernehmlassungsergebnisse zu Artikel 45a Absatz 3 SVG im Rahmen der Gesetzesrevision - eine klare Mehrheit hatte sich gegen die längere Frist für die entsprechenden Transporte ausgesprochen -, der Interferenz mit dem Landverkehrsabkommen (LVA)¹² und aus Gründen der Strassenverkehrssicherheit wurde darauf verzichtet, Ausnahmen für den Binnenverkehr und entsprechende Fristerstreckungen vorzusehen. Die Ausnahme hätte die Fristerstreckung für alle Unternehmen in der Schweiz ermöglicht, welche nachweislich Fahrten durchführen, die in Betrieben beginnen oder enden, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind. Weitere Überlegungen (siehe Ziffer 4.2 dieses Berichts) führten zu einem Verzicht auf Ausnahmen, welche zu einer Bevorzugung inländischer Transporte geführt hätten.

1.5 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht

Die festgelegten Mindeststandards für die Ausrüstung bestimmter Fahrzeuge mit unfallvermindernden Assistenzsystemen (Art. 45a Abs. 1 SVG) sind auf Gesetzesstufe bereits beschlossen. Verkehrseinschränkungen und -anordnungen aufgrund der Verkehrssicherheit und entsprechend signalisierte Ausnahmen sind im europäischen Recht und im benachbarten Ausland nicht unüblich. Dabei handelt es sich um Regelungen, die auf Basis von nationalem Recht erlassen wurden. Oftmals sind die Restriktionen zeitlich beschränkt oder von den Gewichten oder der Emissionsnorm der Fahrzeuge abhängig. So besteht beispielsweise beim Mont-Blanc-Tunnel ein Durchfahrverbot für schwere Motorwagen zum Sachtransport mit der Emissionsnorm Euro IV und weniger. Das führt dazu, dass ältere Fahrzeuge mit geringerer Sicherheitsausrüstung die Strecke nicht passieren dürfen.

1.6 Umsetzung

Die in der vorliegenden Anpassung vorgeschlagenen Signale setzen das auf Gesetzesstufe verankerte faktische Fahrverbot für gewisse Fahrzeuge auf alpenquerenden Transitstrecken um. Die Einhaltung dieser Fahrordnung ist durch die entsprechenden Kontrollbehörden zu überprüfen. Die Durchführung des Strassenverkehrsrechts fällt gemäss Artikel 106 Absatz 2 SVG in die Kompetenz der Kantone. Diese treffen die dafür notwendigen Massnahmen und bezeichnen die zuständigen kantonalen Behörden. Die Bestimmungen können mit den bestehenden eidgenössischen und kantonalen Strukturen umgesetzt werden.

¹² Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse vom 21. Juni 1999 (SR 0.740.72).

Nach Artikel 3 Absatz 1 SKV obliegt die Kontrolle des Verkehrs auf öffentlichen Strassen der nach kantonalem Recht zuständigen Polizei. Der Bundesrat kann gemäss Art. 106 Abs. 1 SVG andere eidgenössische Behörden als das ASTRA mit dem Vollzug des SVG bezeichnen. Gewisse Kontrollen gemäss Auflistung in Artikel 4 Absatz 2 SKV können vom Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) durchgeführt werden. Die heute geltende Auflistung wird durch einen Buchstaben für Assistenzsysteme nach Artikel 45a SVG ergänzt (siehe Ziff. 2.2 dieses Berichts). Da sich die Schwerverkehrskontrollzentren nicht an der Landesgrenze befinden, müsste möglichst beim Grenzübertritt gewährleistet sein, dass nur gemäss den Vorschriften entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge die von der Regelung betroffenen Strassenabschnitte befahren.

Die Kontrollen können somit in den verschiedenen Schwerverkehrskontrollzentren des Bundes und im Rahmen der ordentlichen Schwerverkehrskontrollen durchgeführt werden. Die Kontrollbehörden können die schweren Fahrzeuge zum Sachen- und Personentransport im Rahmen der Schwerverkehrskontrolle auch auf die Mindestanforderungen bezüglich Assistenzsysteme kontrollieren. Zur Gewährleistung einer effizienten Umsetzung müssen sämtliche betroffenen Fahrzeugführerinnen und -führer von entsprechenden Fahrzeugen aufgrund von Stichproben mit einer Kontrolle rechnen.

Bei einem Verstoß gegen Artikel 45a SVG beziehungsweise bei Missachtung des in Artikel 29a E-SSV vorgesehenen Signals kann die Strafbestimmung in Artikel 90 Absatz 1 SVG zur Anwendung kommen.

2 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

2.1 Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV)

Artikel 29a (neu)

Zur Kennzeichnung der gemäss Artikel 45a SVG vorgeschriebenen Ausrüstungspflicht wird ein neues Signal «Ausrüstung mit Assistenzsystemen für schwere Motorwagen auf Transitstrassen im Alpengebiet» (2.48.1) eingeführt. Dabei existieren weder auf internationaler Ebene noch in den umliegenden europäischen Staaten Signale im Zusammenhang mit Assistenzsystemen, an die sich das neue Signal anlehnen könnte. In systematischer Hinsicht soll das Signal in der SSV im 3. Kapitel («Vorschriftssignale»), 3. Abschnitt («Fahranordnungen, Parkierungsbeschränkungen»), in einem neuen Artikel 29a verankert werden. Da mit dem Signal auf eine auf der betroffenen Strecke geltende Ausrüstungspflicht aufmerksam gemacht wird, orientiert sich dieses bezüglich der Ausgestaltung unter anderem am Signal «Schneeketten obligatorisch» (2.48). Das Symbol im Signal stellt einen schweren Motorwagen von vorne dar. Die Konturen des Fahrzeugs wurden so gewählt, dass sowohl Lastwagen (schwere Motorwagen zum Sachentransport) als auch als Gesellschaftswagen (schwere Motorwagen zum Personentransport) symbolisiert werden, die beide von Artikel 45a SVG erfasst werden. Mit der Vorderansicht des Fahrzeugs wird zudem verhindert, dass das Signal mit anderen Signalen wie dem Signal 2.64 «Busfahrbahn» verwechselt wird. Schliesslich sollen mit den «Funkwellen» die benötigten Assistenzsysteme symbolisiert werden. Die «Funkwellen» bezeichnen dabei die von den Assistenzsystemen ausgestrahlten Radarsignale. Beim vorgeschlagenen Signal handelt es sich vorerst um einen Entwurf. Das definitive Signal kann noch Änderungen erfahren.

Da sich die erforderlichen Assistenzsysteme bereits aus Artikel 45a SVG ergeben, sollen sie weder in Artikel 29a SSV noch in einer anderen Verordnung aufgeführt werden. Artikel 29a Absatz 2 E-SSV verweist deshalb lediglich auf Artikel 45a SVG. Das ASTRA wird für eine ausreichende Information der betroffenen Kreise besorgt sein.

Um frühzeitig auf die Ausrüstungspflicht hinzuweisen, wird das neue Signal auch auf Vorwegweisern und Wegweisern verwendet werden können, insbesondere auf den Signalen 4.40 und 4.55. Denkbar ist zudem, das Signal auf den Hinweistafeln zum Strassenzustand (4.75 und 4.76) zu verwenden.

Um das Ende der Strecke anzuzeigen, auf der die Ausrüstungspflicht gilt, wird ein entsprechendes Ende-Signal eingeführt (2.57.1).

Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b Ziffer 8^{bis}

Die Streckenabschnitte, auf denen schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport mit bestimmten Assistenzsystemen unterwegs sein müssen, sind aufgrund des Verweises in Artikel 45a Absatz 1 SVG auf Artikel 2 STVG bereits ausreichend bestimmt. Die Verkehrsanordnung ist somit schon im SVG angelegt, weshalb es für die Kennzeichnung mit (Vorschrifts-)Signalen ausnahmsweise keiner Verfügung und Publikation mehr bedarf. Entsprechend sollen die neuen Signale 2.48.1 und 2.57.1 von der Verfügungspflicht ausgenommen sein. Eine ähnliche Ausnahme gilt zum Beispiel bereits für das Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.30.1), wofür aufgrund der gesetzlichen Regelung des Anwendungsbereichs in der SSV ebenfalls keine Verfügung nötig ist (vgl. Art. 22 Abs. 3 und Art. 107 Abs. 3 Bst. b Ziff. 8 SSV).

Änderung des Anhangs 2

Das Signal «Ausrüstungspflicht mit Assistenzsystemen für schwere Motorwagen auf Transitstrassen im Alpengebiet» und das entsprechende Ende-Signal werden im Anhang 2 abgebildet. Die Systematik folgt derjenigen des neuen Artikel 29a SSV. Bei den Signalen handelt es sich um erste Entwürfe, welche in der definitiven Fassung noch geringfügig abweichen können.

2.2 Strassenverkehrskontrollverordnung vom 28. März 2007 (SKV)

Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe j (neu)

Das BAZG soll über die Kompetenz verfügen, die Fahrzeuge gezielt auf das Vorhandensein der erforderlichen Systeme zu überprüfen. Denkbar ist eine Sichtkontrolle der Sensoren und die Abwesenheit von Fehlermeldungen am Bordcomputer, respektive das Erlöschen der Funktionskontrollleuchte. Die Einbindung der Zollbehörden ist deshalb wichtig, weil einige der betroffenen Routen, namentlich Grosser St. Bernhard und Simplon, direkt an der Landesgrenze beginnen. Es bleibt den Polizeien bzw. den Zollbehörden überlassen, welche Anzahl und welche Art von Kontrollen sie durchführen möchten.

Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe j (neu)

Die Polizeien sollen über die Kompetenz verfügen, die Assistenzsysteme mit allenfalls vorhandenen OBD-Prüfgeräten¹³ zu überprüfen. Die Kontrolle ist in einer Vollzugshilfe zu präzisieren. Aus dieser soll hervorgehen, welche Fahrzeuge ab welchem Zeitpunkt mit welchen Systemen ausgerüstet sein müssen. Denkbar ist die Auslesung der Systemdaten in der Fahrzeugelektronik. Ausserdem kann geprüft werden, ob eine Funktionskontrollleuchte im Armaturenbrett auf das Vorhandensein der entsprechenden Assistenzsysteme hindeutet. Die Auswertung von ausgelesenen Fehlern ginge zu weit, da nicht alle früheren oder bestehenden Fehler zu einem Ausfall der betreffenden Systeme führen.

Artikel 24a (neu)

Die Polizeien sollen explizit die Kompetenz erhalten, die Einhaltung der mit Artikel 29a E-SSV eingeführten Fahrordnung zu kontrollieren. Einerseits muss festgelegt werden, wer was wo bei wem kontrolliert. Andererseits muss die Art der Kontrolle festgelegt werden. Die Polizeien überprüfen dafür, ob ein Fahrzeug über die erforderlichen Assistenzsysteme verfügt. Dazu ist im Normalfall die Anhaltung des Fahrzeugs und die Einsicht in die Fahrzeugpapiere notwendig. Nötigenfalls muss der Zugang zum Fahrzeug möglich sein, um Kontrollleuchten einsehen oder die OBD-Schnittstelle nutzen zu können.

Weitere Anpassungen an der SKV sind vorerst nicht erforderlich. Insbesondere wurde geprüft, ob allenfalls die Artikel 30, 45 und 48 SKV einer Anpassung bedürfen. Im Falle von Artikel 30 SKV wurde dies verneint, da keine unmittelbare Gefahr von Fahrzeugen ohne die Assistenzsysteme ausgeht. Diese dürfen auf anderen Routen ohne Restriktionen verkehren. Die gleiche Überlegung kann für den Artikel 45 SKV herangezogen werden.

Die Erfassung der Kontrollen bezüglich Artikel 45a SVG kann mit den heutigen Rechtsgrundlagen in

¹³ On-Board-Diagnose, OBD: Standardisiertes Fahrzeugdiagnosesystem

Artikel 48 SKV abgewickelt werden. Es können damit Statistiken zur Kontrolltätigkeit und zur Anzahl der Beanstandungen erstellt werden. Damit ist eine Evaluation der Massnahme, beziehungsweise der damit verbundenen Kontrolltätigkeit möglich. Es könnten beispielsweise Aussagen zur Anzahl kontrollierter und beanstandeter Fahrzeuge gemacht werden.

3 Auswirkungen

3.1 Finanzielle, personelle und andere Auswirkungen auf den Bund

Auf den Personalbestand des Bundes haben die vorgeschlagenen Änderungen der SSV und der SKV keine direkten Auswirkungen. Es entsteht allerdings ein kleiner Mehraufwand für das allfällige Erarbeiten von Vollzugshilfen. Ausserdem fallen Kosten für die Signalisation an. Die betroffenen Strassen sind Nationalstrassen, wodurch der Aufwand für die Ausschilderung und den Unterhalt beim Bund anfallen. Die Mehraufwände können mit bereits bewilligten Krediten getragen werden.

Eine Auswirkung ergibt sich auf das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG). Dieses erhält in Artikel 4 E-SKV die Möglichkeit, die Einhaltung der Ausrüstungspflicht zu überprüfen. Da diese Tätigkeit im Rahmen der normalen Kontrollen stattfinden kann, ist nicht mit einem erhöhten Aufwand zu rechnen.

3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

Im Rahmen der Schwerverkehrskontrollen können die kantonalen Vollzugsbehörden die betroffenen Fahrzeuge überprüfen. Welchen Kontrollaufwand die Vollzugsbehörden betreiben wollen, liegt in der Kompetenz der Kantone und ist diesen entsprechend überlassen. Werden die Kontrollen im üblichen Rahmen durchgeführt, ergibt sich dabei ein überschaubarer Mehraufwand.

Auf die Gemeinden sowie urbanen Zentren, Agglomerationen und Berggebiete hat die Vorlage keine negativen Auswirkungen. Mit der beschlossenen Gesetzesbestimmung (Art. 45a SVG) ist von einer geringen Verbesserung der Umwelt- und Lärmbelastung auszugehen, weil mit den neuen Mindestanforderungen im alpenquerenden Verkehr tendenziell modernere Fahrzeuge eingesetzt werden. Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, dass bei interkantonalen Fahrten mit Fahrzeugen, welche nicht über die erforderlichen Assistenzsysteme verfügen, auf das untergeordnete Strassennetz ausgewichen wird.

3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Wie bereits aus den Erläuterungen zum beschlossenen SVG-Artikel hervorgeht, sind in wirtschaftlicher Hinsicht die Unternehmen mit Fahrzeugflotten älteren Datums von den vorgeschlagenen Massnahmen stärker betroffen als Unternehmen mit Lastwagen jüngeren Datums. Die Verordnungsrevision ändert daran nichts. Da die allein im Binnenverkehr eingesetzten Fahrzeuge aufgrund ihrer tieferen Laufleistung tendenziell älter sind, wären Unternehmen, welche ausschliesslich oder mehrheitlich im Inland tätig sind, von der vorgeschlagenen Änderung des Strassenverkehrsgesetzes stärker betroffen. Einige ältere Assistenzsysteme (z. B. Spurhaltewarnsystem, Notbremsassistenzsystem) wären bereits beim geplanten Inkrafttreten am 1. Januar 2026 obligatorisch. Fahrzeuge ohne diese Systeme müssten durch neue ersetzt werden, wenn sie auf den Transitstrassen im Alpengebiet verwendet werden sollen.

Bei künftig neu eingeführten Assistenzsystemen erlaubt die im Gesetz vorgesehene Frist von fünf Jahren eine längerfristige Planung, welche den neuen Vorschriften Rechnung trägt. Die fraglichen Systeme müssen in der EU ab bestimmten Zeitpunkten bei neuen Fahrzeugen - unter Vorbehalt bestimmter Ausnahmen - zwingend eingebaut sein, sofern die entsprechenden Strecken befahren werden sollen. Die Schweiz wendet dieselben technischen Bestimmungen wie in der EU an, wodurch die Fahrzeuge auch für den hiesigen Markt entsprechend ausgerüstet werden. Fahrzeuge ohne diese Systeme, dürften somit noch fünf Jahre auf den besagten Strecken verwendet werden, bevor sie durch neue Fahrzeuge mit diesen Systemen ersetzt würden.

3.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Auf die Gesellschaft ergeben sich durch die beschlossene Gesetzesbestimmung positive Auswirkungen. Von den betroffenen schweren Motorwagen geht bei einem Unfall aufgrund ihrer Masse ein höheres Schadenspotenzial aus. Moderne Assistenzsysteme sind ein wichtiges Element bei der Vermeidung von Unfällen. Die vorgeschlagene Festlegung von Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen leistet damit einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, was sich positiv auf die Gesellschaft auswirkt. Die Verordnungsrevision hat keine weitergehenden Auswirkungen auf die Gesellschaft.

3.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Vorlage hat keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt.

4 Rechtliche Aspekte

4.1 Verfassungsmässigkeit

Die vorliegende Revision bewegt sich innerhalb des der Bundesverfassung gesteckten Rahmens (Art. 82 BV¹⁴) und stützt sich auf übergeordnetes Gesetzesrecht.

4.2 Vereinbarkeit mit internationalen Pflichten der Schweiz

Die Festlegung von Mindeststandards für die Ausrüstung bestimmter Fahrzeuge mit unfallvermindernden Assistenzsystemen steht mit den für die Schweiz verbindlichen völkerrechtlichen Vorgaben in Einklang. Es besteht kein Widerspruch zu den bilateralen Verträgen der Schweiz mit der EU und es werden keine technischen Handelshemmnisse geschaffen.

Das Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen (Mutual Recognition Agreement; MRA)¹⁵ trat als Bestandteil des Pakets der sieben Abkommen der Bilateralen I am 1. Juni 2002 in Kraft. Das MRA gilt für die wichtigsten Produktsektoren, so auch für Motorfahrzeuge (Kapitel 12: Kraftfahrzeuge). Das heutige System für die Zulassung von Fahrzeugen auf den Schweizer Strassen übernimmt internationale Normen (siehe dazu auch Ziffern 1.3 und 1.4.2). Ist ein Fahrzeugtyp international zugelassen, darf er grundsätzlich auch in der Schweiz fahren. An diesem Typengenehmigungsverfahren ändert sich nichts. Die geforderten Mindeststandards stellen lediglich verkürzte Fristen auf einzelnen Strecken und für bestimmte Fahrzeuge für die Einführung von in der Schweiz und der EU bereits eingeführten und geltenden Vorschriften dar.

Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht für inländische Fahrzeuge würden allerdings gegen das LVA – insbesondere gegen das darin stipulierte Diskriminierungsverbot – verstossen. Dies ergab auch ein vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten¹⁶. Deshalb wurde in den vorliegenden Änderungsanträgen bewusst auf entsprechende Vorschläge verzichtet. Eine mit dem LVA konforme Umsetzung der Standesinitiative, welche sowohl die Festlegung von Mindeststandards als auch eine Sonderbehandlung für bestimmte Fahrten im Binnenverkehr verlangt, ist aus diesem Grund nicht möglich. Daher führt der Bundesrat keine Ausnahmen im Sinne von Artikel 45a Absatz 3 SVG ein. Danach kann der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, längere Fristen vorsehen.

4.3 Erlassform

Die Standesinitiative wurde mit dem Beschluss des Artikel 45a SVG bereits weitgehend umgesetzt. Auf Verordnungsstufe werden die Signalisation und Ausnahmen stufengerecht geregelt.

¹⁴ Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101).

¹⁵ SR 0.946.526.81

¹⁶ Epiney, Frei: Völkerrechtliche Schranken der Einführung neuer Sicherheitsnormen im alpenquerenden Strassenverkehr - Zur Umsetzung der Standesinitiative TI 17.304 „Sicherere Strassen jetzt!“.

4.4 Datenschutz

Die Vorlage berücksichtigt die Vorgaben der Datenschutzgesetzgebung.