



Bern, 30. Oktober 2024

---

# **Vernehmlassung zur Verordnung über das automatisierte Fahren**

## **Ergebnisbericht zum Vernehmlassungsver- fahren von Oktober 2023 bis Februar 2024**

---

Dokumentnummer: ASTRA-D-63D73401/674



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>2</b>
1.1	Ausgangslage .....	2
1.2	Vernehmlassungsverfahren .....	3
<b>2</b>	<b>Stellungnahmen</b> .....	<b>3</b>
2.1	Eingegangene Stellungnahmen.....	3
2.2	Auswertung der Stellungnahmen.....	3
<b>3</b>	<b>Allgemeine Einschätzung zur Vorlage</b> .....	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Stellungnahmen zu den einzelnen Fragen</b> .....	<b>22</b>
	<b>Anhang: Liste der Teilnehmenden und ihrer Abkürzungen</b> .....	<b>127</b>

### 1 Einleitung

#### 1.1 Ausgangslage

Mit Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) vom 17. März 2023<sup>1</sup> wurde dem Bundesrat vom Parlament die Kompetenz erteilt, erste Anwendungsfälle des automatisierten Fahrens zu regeln. Die Vorlage «Verordnung über das automatisierte Fahren» (AVP) regelt nun die Zulassung und Nutzung der folgenden drei Anwendungsfälle:

- *Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung (Art. 25b Abs. 1 nSVG)*: die fahrzeugführende Person wird von der Beherrschungspflicht gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreit, wenn sie das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereiches (derzeit ausschliesslich Autobahn) aktiviert. Sie muss aber die Bereitschaft aufrechterhalten, die Fahraufgabe jederzeit wieder zu übernehmen. Wenn das Automatisierungssystem eine Übernahmeaufforderung abgibt, muss die fahrzeugführende Person die Fahraufgabe wieder selber übernehmen.
- *Automatisiertes Parkieren (Art. 25b Abs. 2 nSVG)*: die fahrzeugführende Person kann das Fahrzeug auf einer dafür bestimmten Übergabefläche am Eingang einer Parkierungsfläche abstellen. Das Automatisierungssystem fährt das Fahrzeug von dort zu einem Parkplatz auf der Parkierungsfläche. Nach der Rückkehr zur Parkierungsfläche kann die fahrzeugführende Person das Automatisierungssystem erneut aktivieren und dieses fährt das Fahrzeug vom Parkplatz zur Übergabefläche, wo die fahrzeugführende Person das Fahrzeug wieder übernimmt.
- *Führerlose Fahrzeuge (Art. 25c nSVG)*: das Automatisierungssystem fährt das Fahrzeug innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereiches selbstständig. Es wird aber von Operatoren und Operatorinnen beaufsichtigt. Kann das Automatisierungssystem eine Situation nicht selbstständig lösen, kann es diesen ein Fahrmanöver vorschlagen oder von diesen einen Vorschlag verlangen. Ausgeführt wird das Fahrmanöver aber stets durch das Automatisierungssystem. Der Einsatzbereich muss durch eine kantonale Behörde genehmigt worden sein.

Nicht geregelt wird der Anwendungsfall der führerlosen Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und tiefen Geschwindigkeiten gemäss Art. 25d nSVG.

Im Rahmen des Projekts «Automatisierte Fahrzeuge in der Fahrausbildung (AFF)» wurde untersucht, ob und wie die Fahrausbildung angepasst werden muss, um die Nutzung von Assistenz- und Automatisierungssystemen zu verbessern. Ein Teil dieses Projekt bildet eine Anpassung der Inhalte der theoretischen und praktischen Fahrausbildung in den Anhängen 11 und 12 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV).<sup>2</sup> Diese Änderungen der VZV sollen auch im Rahmen dieser Vorlage vorgenommen werden (vgl. Anhang Ziff. 3 der Vorlage).

---

<sup>6</sup>

<sup>6</sup>

## 1.2 Vernehmlassungsverfahren

Der Bundesrat hat das Vernehmlassungsverfahren am 18. Oktober 2023 eröffnet. Eingeladen wurden die Kantone, interkantonale Konferenzen und Organisationen, in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien, gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte, Berggebiete und der Wirtschaft sowie weitere Verbände, Organisationen und interessierte Kreise. Die Vernehmlassungsfrist dauerte bis zum 2. Februar 2024. Den Adressaten der Vernehmlassung standen folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Begleitschreiben zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens,
- Zwei Verordnungsentwürfe: AFV und Verordnung über Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)
- Zwei erläuternde Berichte: AFV und ÖStFV
- Zwei Fragebogen: AFV und ÖStFV
- Liste mit den Adressaten der Vernehmlassung.

Bestandteil der Vernehmlassung waren auch der Entwurf der ÖStFV. Nach der Vernehmlassung werden die Verordnungsentwürfe aber in zwei jeweils eigenständigen Verfahren weiterbearbeitet und zwei eigenständige Ergebnisberichte erstellt. Der vorliegende Ergebnisbericht beschränkt sich auf die Eingaben zur AFV.

## 2 Stellungnahmen

### 2.1 Eingegangene Stellungnahmen

In der Vernehmlassung wurden insgesamt 152 Kantone, politische Parteien, Dachverbände und weitere interessierte Kreise für eine Stellungnahme zur Vorlage AFV eingeladen. Davon haben 68 fristgerecht eine Stellungnahme eingereicht, u. a. sämtliche 26 Kantone und 4 Parteien. 84 Eingeladene haben keine Stellungnahme eingereicht. Zu den Adressaten ohne Stellungnahme zählen u. a. die Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) und 11 interkantonale Organisationen, wobei deren Einschätzungen teilweise in die Stellungnahme der Kantone oder der kantonalen Blaulichtorganisationen eingeflossen sind. Keine der angefragten Institutionen aus Forschung und Lehre haben eine Stellungnahme eingereicht. Zusätzlich zu den 68 Stellungnahmen der angeschriebenen Adressaten sind weitere 18 Stellungnahmen von interessierten Kreisen eingegangen, die nicht ausdrücklich eingeladen wurden. Insgesamt sind in der Vernehmlassung somit 86 Stellungnahmen eingegangen.

Die Stellungnahmen wurden mit Hilfe des vorgegebenen Fragekataloges und/oder in Form von Begleitschreiben eingereicht. Die Fragekataloge bestehen jeweils aus einem quantitativen Teil (mit Anpassung einverstanden oder nicht einverstanden) und einem qualitativen Teil (Bemerkungen). Teilweise haben die Teilnehmenden ihre Anliegen nur im Begleitschreiben (ohne Fragebogen) und teilweise mehrfach eingebracht (z. B. als Bemerkung im Fragenkatalog und im Begleitschreiben). Bei bestimmten Themengruppen sind die Stellungnahmen einiger Teilnehmenden inhaltlich sehr ähnlich bis nahezu identisch.

### 2.2 Auswertung der Stellungnahmen

Von den insgesamt 86 eingegangenen Stellungnahmen haben 67 Teilnehmende den quantitativen Teil des Fragekatalogs (teilweise) ausgefüllt, in dem sie beurteilen konnten, ob sie mit den vorgesehenen Änderungen einverstanden oder nicht einverstanden sind bzw. ob sie dazu keine Stellung nehmen wollen oder nicht betroffen sind. Für weitere 17 Teilnehmende (u. a. 3 von 4 Parteien), die den Fragebogen nicht eingereicht haben, wurde anhand ihrer Anmerkungen in den Begleitschreiben der quantitative Teil im Fragebogen teilweise sinngemäss ergänzt. Somit liegen für 86 Teilnehmende quantitative Angaben für jeweils mindestens eine Frage des Fragebogens vor. Nebst den quantitativen Angaben im Fragebogen konnten zu den einzelnen Fragen Bemerkungen formuliert werden und allgemeine Anliegen zur Thematik der Vorlage angemerkt werden.

Die Auswertung der eingegangenen Bemerkungen zu den 50 Fragen im Fragebogen erfolgte in einem mehrstufigen Prozess, wobei sämtliche Inputs zu Aussagen kondensiert wurden. In den Aussagen werden inhaltlich gleichartige Stellungnahmen von verschiedenen Teilnehmenden sinngemäss wiedergegeben. Von Teilnehmenden innerhalb einer Frage mehrfach genannte und gleichbedeutende Bemerkungen sind pro Aussage nur einmal berücksichtigt. So entsteht eine verhältnismässige und transparente Übersicht der heterogenen Stellungnahmen. Eine gewisse Unschärfe bei der Zusammenfassung der Stellungnahmen zu den Aussagen sowie der Zuordnung der jeweiligen Teilnehmenden zu den Aussagen lässt sich dabei nicht vermeiden. Der genaue Wortlaut der einzelnen Stellungnahmen kann den vollständigen Vernehmlassungsunterlagen entnommen werden. Diese sind auf der Webseite der Bundeskanzlei verfügbar ([Abgeschlossene Vernehmlassungen - 2023 | Fedlex \(admin.ch\)](#)).

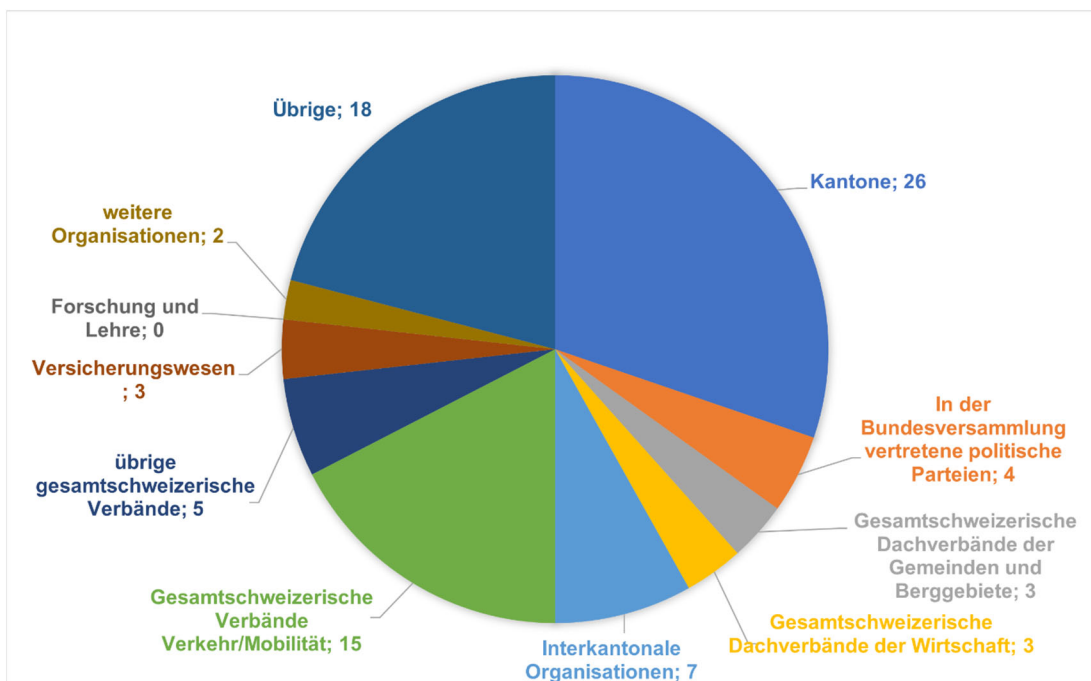


Abbildung 1 Vernehmlassungsteilnehmende

### 3 Allgemeine Einschätzung zur Vorlage

Im quantitativen Teil des Fragebogens konnten die Teilnehmenden ankreuzen, ob sie mit den vorgeschlagenen Regelungen einverstanden sind oder nicht bzw. ob sie nicht Stellung nehmen wollen oder nicht betroffen sind. Je nach Frage haben 58 bis 84 der insgesamt 86 Teilnehmenden angekreuzt bzw. sich entsprechend geäußert, ob sie mit der jeweiligen Anpassung einverstanden sind oder nicht. Diese quantitativen Rückmeldungen erlauben einen ersten Überblick über die allgemeine Einschätzung der Vorlage. Dabei fällt auf, dass die Bestimmungen der Vorlage betreffend Meldepflichten, Entlastung der fahrzeugführenden Person bei Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderung, automatisiertes Parkieren, Gesuche um Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge und Strafbestimmungen am umstrittensten sind. Insgesamt scheint die Vorlage aber auf eine breite Zustimmung gestossen zu sein.

**Tabelle: Quantitative Beurteilung: Teilnehmende nach Adressatenliste**

				Anzahl		Anteil (%)	
	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden	
<b>1 Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?</b>							
1 Kantone	24	2		26	92%	8%	
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	4			4	100%	0%	
3 Städte und Berggebiete	3			3	100%	0%	
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	3			3	100%	0%	
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%	
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	14	1		15	93%	7%	
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	4	1		5	80%	20%	
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%	
9 Forschung und Lehre				0			
10 Weitere Organisationen	2			2	100%	0%	
11 Übrige	17	1		18	94%	6%	
Total	79	5	2	84	94%	6%	
<b>2 Sind Sie mit dem Gegenstand der Verordnung einverstanden?</b>							
1 Kantone	25	1		26	96%	4%	
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1	0	3	1	100%	0%	
3 Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%	
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%	
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%	
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	10	4	1	14	71%	29%	
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	4		2	4	100%	0%	
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%	
9 Forschung und Lehre				0			
10 Weitere Organisationen	2			2	100%	0%	
11 Übrige	10	1	8	11	91%	9%	
Total	62	6	20	68	91%	9%	

				Anzahl		Anteil (%)	
	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden	
<b>3 Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden?</b>							
1 Kantone	22	4		26	85%	15%	
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%	
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%	
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%	
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%	
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	12		3	12	100%	0%	
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	4		2	4	100%	0%	
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%	
9 Forschung und Lehre				0			
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%	
11 Übrige	9	1	9	10	90%	10%	
Total	59	6	23	65	91%	9%	
<b>4 Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?</b>							
1 Kantone	25	1	0	26	96%	4%	
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien		1	3	1	0%	100%	
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%	
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%	
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%	
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	7	6	1	13	54%	46%	
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3	1	1	4	75%	25%	
8 Versicherungswesen	1	1	1	2	50%	50%	
9 Forschung und Lehre				0			
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%	
11 Übrige	8	5	6	13	62%	38%	
Total	53	16	17	69	77%	23%	
<b>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)?</b>							
1 Kantone	25	1		26	96%	4%	
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%	
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%	
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%	
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%	
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	10	3	2	13	77%	23%	
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3	1	1	4	75%	25%	
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%	
9 Forschung und Lehre				0			
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%	
11 Übrige	10	3	6	13	77%	23%	
Total	60	9	18	69	87%	13%	

	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Anzahl		Anteil (%)	
			Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden
<b>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)?</b>						
1 Kantone	26			26	100%	0%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	9	3	3	12	75%	25%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3		2	3	100%	0%
8 Versicherungswesen	1		2	1	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	2			2	100%	0%
11 Übrige	8	2	9	10	80%	20%
Total	58	5	24	63	92%	8%
<b>7 eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?</b>						
1 Kantone	22	4		26	85%	15%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		1	2	1	0%	100%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	2	2	13	85%	15%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3		2	3	100%	0%
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	8	3	8	11	73%	27%
Total	55	11	21	66	83%	17%
<b>8 Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmoduspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?</b>						
1 Kantone	18	8		26	69%	31%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1	0	3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	4	2	1	6	67%	33%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	2	2	13	85%	15%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	4		1	4	100%	0%
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	4	6	9	10	40%	60%
Total	47	19	21	66	71%	29%

	Anzahl			Total	Anteil (%)	
	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen		Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden
<b>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)?</b>						
1 Kantone	22	4		26	85%	15%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	3	3	1	6	50%	50%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	13		2	13	100%	0%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3		2	3	100%	0%
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	7	3	9	10	70%	30%
Total	54	11	22	65	83%	17%
<b>10 Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?</b>						
1 Kantone	17	9		26	65%	35%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	0	1	3	1	0%	100%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		1	2	1	0%	100%
5 Interkantonale Organisationen	5	1	1	6	83%	17%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	6	7	2	13	46%	54%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	4		1	4	100%	0%
8 Versicherungswesen	1	1	1	2	50%	50%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	11	1	7	12	92%	8%
Total	46	22	19	68	68%	32%
<b>11 Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?</b>						
1 Kantone	18	7	1	25	72%	28%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien		1	3	1	0%	100%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		1	2	1	0%	100%
5 Interkantonale Organisationen	5		2	5	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	6	7	2	13	46%	54%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	4		1	4	100%	0%
8 Versicherungswesen	1	1	1	2	50%	50%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	8	4	7	12	67%	33%
Total	44	22	21	66	67%	33%

	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Anzahl		Anteil (%)	
			Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden
<b>12 Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?</b>						
1 Kantone	25	1		26	96%	4%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1	1	2	2	50%	50%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	9		6	9	100%	0%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3		2	3	100%	0%
8 Versicherungswesen	1		2	1	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	5	3	11	8	63%	38%
Total	53	6	28	59	90%	10%
<b>13 Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?</b>						
1 Kantone	26			26	100%	0%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5	4	6	9	56%	44%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	2	1	2	3	67%	33%
8 Versicherungswesen	1		2	1	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	6	3	10	9	67%	33%
Total	50	9	28	59	85%	15%
<b>14 Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?</b>						
1 Kantone	25	1		26	96%	4%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	0	1	3	1	0%	100%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		1	1	1	0%	100%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	8	4	3	12	67%	33%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	4		1	4	100%	0%
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	7	4	8	11	64%	36%
Total	54	12	20	66	82%	18%

	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Anzahl		Anteil (%)	
			Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden
<b>15 Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?</b>						
1 Kantone	15	11		26	58%	42%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien		1	3	1	0%	100%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		1	2	1	0%	100%
5 Interkantonale Organisationen	1	5	1	6	17%	83%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	8	3	4	11	73%	27%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	2	1	2	3	67%	33%
8 Versicherungswesen	1	1	1	2	50%	50%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	7	5	7	12	58%	42%
Total	36	29	22	65	55%	45%
<b>16 Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?</b>						
1 Kantone	23	3		26	88%	12%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11		4	11	100%	0%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3		2	3	100%	0%
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	10	1	8	11	91%	9%
Total	59	5	23	64	92%	8%
<b>17 Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?</b>						
1 Kantone	26			26	100%	0%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1	0	3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		1	2	1	0%	100%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	7	2	6	9	78%	22%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	2	1	2	3	67%	33%
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen		2		2	0%	100%
11 Übrige	6	1	12	7	86%	14%
Total	51	7	29	58	88%	12%

	Anzahl			Total	Anteil (%)	
	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen		Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden
<b>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 an-erkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeug-halters durchführen lassen können (Art. 17)?</b>						
1 Kantone	24	2		26	92%	8%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1	1	2	2	50%	50%
3 Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		1	2	1	0%	100%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	6	3	6	9	67%	33%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	2		3	2	100%	0%
8 Versicherungswesen		1	2	1	0%	100%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	6	3	10	9	67%	33%
Total	47	12	28	59	80%	20%
<b>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)?</b>						
1 Kantone	21	5		26	81%	19%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	10	3	2	13	77%	23%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3		2	3	100%	0%
8 Versicherungswesen	1	1	1	2	50%	50%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	9	2	8	11	82%	18%
Total	54	12	21	66	82%	18%
<b>20 Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?</b>						
1 Kantone	25	1		26	96%	4%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	10		5	10	100%	0%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3		2	3	100%	0%
8 Versicherungswesen		1	2	1	0%	100%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	7	2	10	9	78%	22%
Total	55	5	27	60	92%	8%

	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Anzahl		Anteil (%)	
			Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden
<b>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)?</b>						
1 Kantone	21	1	4	22	95%	5%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1	0	3	1	100%	0%
3 Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	5		2	5	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	10		5	10	100%	0%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3		2	3	100%	0%
8 Versicherungswesen	1	1	1	2	50%	50%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	2			2	100%	0%
11 Übrige	8	1	10	9	89%	11%
Total	53	3	31	56	95%	5%
<b>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)?</b>						
1 Kantone	19	3	4	22	86%	14%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien		2	2	2	0%	100%
3 Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		1	2	1	0%	100%
5 Interkantonale Organisationen	5		2	5	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	6	5	4	11	55%	45%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3	1	1	4	75%	25%
8 Versicherungswesen		1	2	1	0%	100%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	6	3	10	9	67%	33%
Total	41	17	29	58	71%	29%
<b>23 Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?</b>						
1 Kantone	11	15	0	26	42%	58%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien		1	3	1	0%	100%
3 Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	1	5	1	6	17%	83%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	7	7	1	14	50%	50%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3	1	1	4	75%	25%
8 Versicherungswesen	1	1	1	2	50%	50%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	4	7	8	11	36%	64%
Total	30	38	19	68	44%	56%

	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Anzahl		Anteil (%)	
			Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden
<b>24 Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?</b>						
1 Kantone	25	1		26	96%	4%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	7	4	3	11	64%	36%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3	1	1	4	75%	25%
8 Versicherungswesen	1	1	1	2	50%	50%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	7	2	10	9	78%	22%
Total	53	10	23	63	84%	16%
<b>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)?</b>						
1 Kantone	20	6		26	77%	23%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		1	2	1	0%	100%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	8	4	3	12	67%	33%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3	1	1	4	75%	25%
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	6	3	10	9	67%	33%
Total	48	16	23	64	75%	25%
<b>26 Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?</b>						
1 Kantone	26			26	100%	0%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	1	3	12	92%	8%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	2		3	2	100%	0%
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	6	2	11	8	75%	25%
Total	57	4	26	61	93%	7%

	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Anzahl Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Anteil (%)	
					Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden
<b>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)?</b>						
1 Kantone	11	15		26	42%	58%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien		1	3	1	0%	100%
3 Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		1	2	1	0%	100%
5 Interkantonale Organisationen	3	3	1	6	50%	50%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5	7	3	12	42%	58%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	2	1	2	3	67%	33%
8 Versicherungswesen			3	0		
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	6	5	8	11	55%	45%
Total	29	34	24	63	46%	54%
<b>28 Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?</b>						
1 Kantone	22	4		26	85%	15%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien		1	3	1	0%	100%
3 Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		1	2	1	0%	100%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	6	6	3	12	50%	50%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	2	1	2	3	67%	33%
8 Versicherungswesen			3	0		
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	6	4	9	10	60%	40%
Total	44	18	25	62	71%	29%
<b>29 Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?</b>						
1 Kantone	26			26	100%	0%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien		1	3	1	0%	100%
3 Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	8	4	3	12	67%	33%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3	1	1	4	75%	25%
8 Versicherungswesen	1		2	1	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	7	4	8	11	64%	36%
Total	54	11	22	65	83%	17%

	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Anzahl		Anteil (%)	
			Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden
<b>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)?</b>						
1 Kantone	24	2		26	92%	8%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	2		2	2	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	9	3	2	12	75%	25%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	4		1	4	100%	0%
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	6	4	9	10	60%	40%
Total	56	10	20	66	85%	15%
<b>31 Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?</b>						
1 Kantone	22	4		26	85%	15%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	13		2	13	100%	0%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	5		1	5	100%	0%
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	9	3	7	12	75%	25%
Total	61	8	19	69	88%	12%
<b>32 Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?</b>						
1 Kantone	21	5		26	81%	19%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	13		2	13	100%	0%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	5		1	5	100%	0%
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	9	3	7	12	75%	25%
Total	60	9	19	69	87%	13%

	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Anzahl		Anteil (%)	
			Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden
<b>33 Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?</b>						
1 Kantone	26			26	100%	0%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11		4	11	100%	0%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	5		1	5	100%	0%
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	9	1	9	10	90%	10%
Total	63	2	23	65	97%	3%
<b>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)?</b>						
1 Kantone	12	14		26	46%	54%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	5	1	1	6	83%	17%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	12	1	1	13	92%	8%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	4	1	1	5	80%	20%
8 Versicherungswesen	1	1	1	2	50%	50%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	2			2	100%	0%
11 Übrige	11		8	11	100%	0%
Total	50	18	19	68	74%	26%
<b>35 Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht ein-gerechnet wird (Art. 36)?</b>						
1 Kantone	25		1	25	100%	0%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	10		4	10	100%	0%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	5		1	5	100%	0%
8 Versicherungswesen	1		2	1	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	2			2	100%	0%
11 Übrige	8		11	8	100%	0%
Total	60	0	27	60	100%	0%

	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Anzahl		Anteil (%)	
			Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden
<b>36 Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?</b>						
1 Kantone	24	1	1	25	96%	4%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11		3	11	100%	0%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	5		1	5	100%	0%
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	9	1	9	10	90%	10%
Total	61	3	23	64	95%	5%
<b>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)?</b>						
1 Kantone	19	7		26	73%	27%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	2	1	13	85%	15%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3	1	2	4	75%	25%
8 Versicherungswesen			3	0		
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	9	3	7	12	75%	25%
Total	52	14	21	66	79%	21%
<b>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)?</b>						
1 Kantone	19	5	2	24	79%	21%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien		1	3	1	0%	100%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	3	2	2	5	60%	40%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	7	4	3	11	64%	36%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3	1	2	4	75%	25%
8 Versicherungswesen			3	0		
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	5	6	8	11	45%	55%
Total	40	20	27	60	67%	33%

	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Anzahl		Anteil (%)	
			Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden
<b>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)?</b>						
1 Kantone	20	4	2	24	83%	17%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	3	2	2	5	60%	40%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	9		5	9	100%	0%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	4		2	4	100%	0%
8 Versicherungswesen			3	0		
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	8		11	8	100%	0%
Total	48	7	32	55	87%	13%
<b>40 Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?</b>						
1 Kantone	24	2		26	92%	8%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	12		2	12	100%	0%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	4		2	4	100%	0%
8 Versicherungswesen			3	0		
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	2			2	100%	0%
11 Übrige	11	1	7	12	92%	8%
Total	62	3	22	65	95%	5%
<b>41 Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?</b>						
1 Kantone	24		2	24	100%	0%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	5		2	5	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11		3	11	100%	0%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	4		2	4	100%	0%
8 Versicherungswesen			3	0		
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	2			2	100%	0%
11 Übrige	8	1	10	9	89%	11%
Total	57	1	29	58	98%	2%

	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Anzahl		Anteil (%)	
			Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden
<b>42 Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?</b>						
1 Kantone	14	12		26	54%	46%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1	1	2	2	50%	50%
3 Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		1	2	1	0%	100%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	9	4	1	13	69%	31%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	4		2	4	100%	0%
8 Versicherungswesen	1		2	1	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	7	4	8	11	64%	36%
Total	44	23	20	67	66%	34%
<b>43 Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?</b>						
1 Kantone	25		1	25	100%	0%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	4	2	1	6	67%	33%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	1	2	12	92%	8%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	3	1	2	4	75%	25%
8 Versicherungswesen			3	0		
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	2			2	100%	0%
11 Übrige	12		7	12	100%	0%
Total	60	4	23	64	94%	6%
<b>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 4.91bis)?</b>						
1 Kantone	24	2		26	92%	8%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	2	1	13	85%	15%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	5		1	5	100%	0%
8 Versicherungswesen	2		1	2	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	2			2	100%	0%
11 Übrige	6	3	10	9	67%	33%
Total	59	7	21	66	89%	11%

	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Anzahl		Anteil (%)	
			Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden
<b>45 Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?</b>						
1 Kantone	19	7		26	73%	27%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	5	1	1	6	83%	17%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	2	1	13	85%	15%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	4		2	4	100%	0%
8 Versicherungswesen	1	1	1	2	50%	50%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	1	1		2	50%	50%
11 Übrige	8	4	7	12	67%	33%
Total	52	16	19	68	76%	24%
<b>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)?</b>						
1 Kantone	24	1	1	25	96%	4%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	13		1	13	100%	0%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	4		2	4	100%	0%
8 Versicherungswesen	1		2	1	100%	0%
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	2			2	100%	0%
11 Übrige	10	1	8	11	91%	9%
Total	63	2	22	65	97%	3%
<b>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)?</b>						
1 Kantone	24	2		26	92%	8%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	13		1	13	100%	0%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	5		1	5	100%	0%
8 Versicherungswesen			3	0		
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	2			2	100%	0%
11 Übrige	9		10	9	100%	0%
Total	62	2	23	64	97%	3%

	Ein- ver- stan- den	Nicht Ein- ver- stan- den	Anzahl		Anteil (%)	
			Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einverstan- den	Nicht Ein- verstanden
<b>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 1bis und 2)?</b>						
1 Kantone	24	1	1	25	96%	4%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	13		1	13	100%	0%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	5		1	5	100%	0%
8 Versicherungswesen			3	0		
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	2			2	100%	0%
11 Übrige	6	2	11	8	75%	25%
Total	59	3	25	62	95%	5%
<b>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 1bis, 2 und 3)?</b>						
1 Kantone	24	1	1	25	96%	4%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	2	1	13	85%	15%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	5		1	5	100%	0%
8 Versicherungswesen			3	0		
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	2			2	100%	0%
11 Übrige	7	2	10	9	78%	22%
Total	58	5	24	63	92%	8%
<b>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 1bis und Unterabschnitt D Ziffer 1bis)?</b>						
1 Kantone	24	1	1	25	96%	4%
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		3	1	100%	0%
3 Städte und Berggebiete	1		2	1	100%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		2	1	100%	0%
5 Interkantonale Organisationen	6		1	6	100%	0%
6 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	10	2	2	12	83%	17%
7 Übrige gesamtschweizerische Verbände	5		1	5	100%	0%
8 Versicherungswesen			3	0		
9 Forschung und Lehre				0		
10 Weitere Organisationen	2			2	100%	0%
11 Übrige	6	2	11	8	75%	25%
Total	56	5	26	61	92%	8%

#### 4 Stellungnahmen zu den einzelnen Fragen

Dieses Kapitel orientiert sich grundsätzlich an der Struktur des Fragebogens. Für jede Frage sind jeweils sämtliche Teilnehmende aufgelistet, die der entsprechenden Frage grundsätzlich zugestimmt oder diese abgelehnt haben. Nicht aufgelistete Teilnehmende haben sich zur jeweiligen Frage nicht explizit geäußert. Zu jeder Frage sind ausserdem die zusammengefassten Bemerkungen der Teilnehmenden als Aussagen aufgeführt. Auch diese Aussagen sind jeweils die entsprechenden Teilnehmenden zugeordnet. Eine Auflistung aller Teilnehmenden mit Abkürzung und voller Bezeichnung findet sich im Anhang.

##### Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage? (Frage 1)

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VD, VS, NE, GE, JU, **SP, SVP, FDP, Grüne, ACS, SSV, SAB, economiesuisse SGB, SGV, ACVS, asa, KKJPD, KKPKS, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, L-Drive, Routiers, Pro Velo, Road-Cross, BFU, SEV, VfV, FRS, TCS, VFAS, VCS, CP, SBV, SAAM, Swissdrive, Suva, SVV, DTC, Post, AMAG, AXA, CHO, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi, RZU, Privatim, PPU, RWU, Swissmoves, VBZ, LB, StH**

Die Weiterentwicklung der Gesetzgebung rund um das automatisierte Fahren wird grundsätzlich begrüsst.

BS, AR, GR, SG, SZ, VD, **SP, FDP, SGB, SEV, SGV, Autoschweiz, RoadCross, VFAS, AGVS Post, L-Drive, SAAM, CP, BFU, Suva, AMAG, Mobility, VBZ, RWU, Swissmoves**

Die neue Technologie ermöglicht privaten und öffentlichen Mobilitätsdienstleistern, neue zukunftsgerichtete Geschäftsmodelle zu entwickeln und bildet die Grundlage für wirtschaftliche Innovationen.

ZH, BL, TG, SH

Das automatisierte Fahren hat grundsätzlich ein grosses Potential für Bevölkerung, Forschung und Wirtschaft insbesondere bezüglich der Erhöhung der Verkehrssicherheit und -effizienz.

ZH, SZ, LU, NW, BL, SH, TG, VD, NE, TG, **ACVS, CP, TCS, KKPKS, KKJPD, KSSD, SGV, FOR, KpOW**

Durch die Schaffung von (regulatorischen) Rahmenbedingungen, können erste Erfahrungen gesammelt werden. Diese sind unerlässlich, um die Chancen des automatisierten Fahrens zu nutzen und die Risiken zu minimieren.

SZ, BS, BL, SH, TG, NE, **SP, ACVS, KKPKS, KKJPD, L-Drive, CP, FOR, KpOW**

Mit der Umsetzung dieser Verordnungen wird sich die Schweiz zudem von den meisten OSZE-Ländern abheben, denn dort wird dieses Thema noch immer zu wenig beachtet.

**CP**

Die GRÜNEN lehnen die Vorlagen in dieser Form ab und weisen sie zurück. Aus Sicht der GRÜNEN sollte endlich eine breite Diskussion stattfinden über die Chancen und Risiken des automatisierten Fahrens. Je nach Ausgestaltung kann die Automatisierung zu einer Verkehrsreduktion oder aber zu Mehrverkehr führen. Mit der vorgesehenen etappenweisen Einführung nach technischen Möglichkeiten verpasst es die Gesellschaft, das automatisierte Fahren nach klaren Vorgaben und Zielsetzungen zu regeln. Das automatisierte Fahren birgt hohe Sicherheitsrisiken, von denen Menschen, die im Mischverkehr mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind, besonders betroffen sind, also jene, die den grössten Beitrag zu einer klimafreundlichen Mobilität leisten. Automatisiertes Fahren hat zudem ein grosses Potential, Mehrverkehr zu erzeugen und die Zersiedelung der Landschaft voranzutreiben, weil durch die Möglichkeit andere Tätigkeiten während dem Autofahren ausüben, längere Wege etwa zum Pendeln, zum Einkaufen oder für Freizeitaktivitäten attraktiver

**Grüne**

werden. Die vorgeschlagenen Vorschriften schliessen alle diese negativen Folgen des automatisierten Fahrens nicht aus. Deshalb ist der Entwurf grundlegend zu überarbeiten.	
Obwohl die BFU insbesondere im Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderung deutliche Sicherheitsrisiken sieht, stimmt sie dem Verordnungsentwurf aus fahrzeugtechnischer Sicht dennoch zu. Dies weil – trotz aller sicherheitsbezogenen Bedenken – im Vergleich mit den bereits heute im Verkehr befindlichen, weniger streng reglementierten SAE-L2-Systemen nun engere und strengere Rahmenbedingungen definiert werden.	BFU
Die FDP setzt sich für gute Rahmenbedingungen ein, damit die Schweiz, die bei der Entwicklung von AF Pionierarbeit geleistet hat, auch in der nun beginnenden Phase der kommerziellen Umsetzung an der Spitze bleibt. Geeignete Rahmenbedingungen tragen dazu bei, dass sich die positive Dynamik weiter entfaltet und die Wertschöpfung nicht ins Ausland abwandert.	FDP
Aus Sicht der SVP ist die zunehmende Automatisierung des Strassenverkehrs zu unterstützen. Damit soll die Effizienz des gesamten Verkehrssystems und die Verkehrssicherheit erhöht werden, was sowohl der Wirtschaft als auch der Umwelt nützt und gleichzeitig die Kapazität des bestehenden Strassennetzes erhöht. Der motorisierte Individualverkehr und der Güterverkehr auf der Strasse werden somit für die Zukunft fit gemacht. Der Datenschutz muss dabei in allen Anwendungen zwingend gewährleistet sein. Die SVP anerkennt die grossen Herausforderungen, die sich im Zuge des Übergangs von den bisher bekannten Assistenzsystemen zu den Automatisierungssystemen den Schweizer Behörden stellen. Die Schweiz muss hier mit der internationalen Entwicklung Schritt halten und für alle Bürgerinnen und Bürger, für die Wirtschaft und insbesondere den Tourismus eine <b>zeitgemässe Mobilität</b> gewährleisten können. In allen genannten Bereichen ist die Automatisierung von Fahrzeugen zu begleiten und schliesslich auf dem vom Bundesrat vorgezeichneten Verordnungsweg zuzulassen.	SVP
Das automatisierte Fahren ist für den Kanton interessant, weil sich neue Chancen für die Erschliessung von dispersen Gebieten bieten.	AR
Die Digitalisierung bietet auch im Verkehrsbereich zahlreiche neue Potenziale und Möglichkeiten. Unerlässliche Grundlagen dafür sind leistungsfähige digitale Infrastrukturen (v.a. im Mobilfunkbereich) und der Zugang zu Daten, weshalb sich die SAB laufend für den Ausbau der Mobilfunkversorgung einsetzt und auch die Vorlage zu einer Mobilitätsdateninfrastruktur in der Vernehmlassung unterstützt hat. Die Berggebiete und ländlichen Räume können sich durch derartige neue Anwendungsmöglichkeiten als Vorreiter und moderne Regionen positionieren und Angebotslücken schliessen.	SAB
Dank der Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) können die Kantone sowohl in rechtlicher als auch technischer Hinsicht vorausdenken und sich anpassen, insbesondere, was die Nachprüfung anbelangt. Für die bevorstehende Einführung einer Technologie mit zunehmendem Reifegrad im öffentlichen Raum bedarf es Schritte, um die Akzeptanz dieser neuen Technologie und ihrer Nutzung bei der Bevölkerung zu fördern. Auch das künftige Fahrverhalten der Nutzenden von automatisierten Fahrzeugen sowie deren Einfluss auf andere Verkehrsteilnehmende sollte bedacht werden.	GE
Als Fachverband der Fussgänger:innen äussert sich Fussverkehr Schweiz in der Regel nur zu Fragestellungen, die das Zufussgehen direkt betreffen. Fahrzeuge, die «nur auf der Autobahn» automatisiert fahren dürfen, müssen in der Lage sein Fussgänger zu detektieren. Ausserdem werden diese Regelungen spätestens auch dann für Fussgänger:innen relevant, sobald derselbe Grad an Automatisierung auch auf weiteren Strassenkategorien erlaubt wird.	Fussverkehr
<i>Neben Chancen bestehen auch Risiken</i>	
Die Digitalisierung und Automatisierung prägen die aktuelle Transformation der Mobilität und des Strassenverkehrs. Diese Transformation bietet dabei neben erhoffter Effizienzgewinne (bessere Ausschöpfung bestehender Ressourcen und Strassenkapazitäten) sowohl Chancen als auch Risiken für die Verkehrssicherheit. Letzterer Aspekt muss im Rahmen dieser Vernehmlassung zwingend im Vordergrund stehen.	L-Drive
Aufgrund des dürftigen internationalen Rechtsrahmens steigt nun aber das Risiko für erhebliche Probleme in ebendieser Hinsicht, zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Datenschutz oder Hacker-Angriffen.	CP
Automatisiertes Fahren bietet langfristig grosse Chancen, die Sicherheit im Strassenverkehr zu erhöhen und Unfälle zu verhindern. Kurz- und mittelfristig gehen aber auch Risiken mit dem automatisierten Fahren einher.	Suva

<p>Zudem spricht die Vorlage nur von den Chancen des automatisierten Fahrens. Die Risiken werden nicht aufgeführt. Zudem dürfte der Nutzen in Bezug auf die Strassenkapazität zumindest in absehbarer Zukunft minimal sein. Aufgrund der hohen Sicherheitsanforderungen könnte es sogar sein, dass Automatisierungssysteme so defensiv programmiert werden, dass die Strassenkapazität abnimmt.</p>	BS
<p>Allerdings sehen wir neben einer effizienteren Nutzung bestehender Verkehrsressourcen auch Risiken für die Verkehrssicherheit. Die Entwicklung der Automatisierung darf daher nie auf dem Rücken der Verkehrsteilnehmenden stattfinden und der Verkehrssicherheit muss immer die höchste Priorität zukommen. RoadCross Schweiz sieht aus diesem Grund punktuelle Verbesserungen und Ergänzungen in der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage.</p>	RoadCross
<i>Rechtliche Schranken erforderlich</i>	
<p>Es ist wichtiger, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen einen sicheren Einsatz der Technologien des automatisierten Fahrens gewährleisten, als dass sie einseitig die Entwicklung von neuen Technologien oder von (privat-)wirtschaftlichen Interessen fördern.</p>	Fussverkehr
<p>Grundsätzlich unterstützen wir die rechtlichen Schranken, welche die Vorlage der Entwicklung des automatisierten Fahrens setzt. Dieser Prozess soll nicht einfach nach dem Prinzip «Ausprobieren und erst später regulierend eingreifen» von statten gehen.</p>	Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU
<p>Gleichzeitig bedauern wir, dass weder flankierenden Massnahmen der Verkehrslenkung noch obligatorische Ausbildungen für Fahrer:innen oder eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs vorgesehen sind. Zudem können wir der AFV nur zustimmen, wenn weder die Verkehrssicherheit geschwächt noch der Langsamverkehr gestört oder verhindert wird. Das automatisierte Fahren muss zwingend einen Beitrag zur Verkehrsreduktion, weniger Strasseninfrastruktur, lückenloser Verkehrssicherheit und einem ungestörten Langsamverkehr leisten. Ist dies nicht der Fall, ist das automatisierte Fahren abzulehnen.</p>	SP
<p>Das automatisierte Fahren muss einen Beitrag leisten für eine sichere und umweltfreundliche Mobilität. Die objektive und subjektive Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs muss daher beim automatisierten Fahren höchste Priorität haben. Der Fuss- und Veloverkehr soll dazu prioritär behandelt werden und flankierend deutlich mehr Platz im Strassenraum erhalten. Ebenso sollen Wohnquartiere, Ortsdurchfahrten etc. vor unerwünschtem Durchgangsverkehr geschützt werden.</p> <p>Automatisiertes Fahren soll zudem dazu beitragen den motorisierten Verkehr zu reduzieren, sowohl beim Fahrzeugbestand als auch bei den gefahrenen Kilometern. Die Fahrzeuge sollen dank Automatisierung zeitlich und räumlich besser ausgelastet werden. Die Vorschriften sind so zu gestalten, dass Fahrzeuge künftig hauptsächlich geteilt genutzt werden (Carsharing, Carpooling) und das Privatauto zur Ausnahme wird. Die Automatisierung soll damit auch dazu genutzt werden, die Strassen- und Parkierungsinfrastruktur für Autos zu reduzieren. Die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr soll keinesfalls weiter ausgebaut werden. Automatisierte Fahren kann zudem auch eine sinnvolle Ergänzung des öffentlichen Verkehrs, etwa auf wenig frequentierten Strecken, sein. Das öV-Angebot soll dabei aber nicht konkurrenziert werden.</p>	Grüne, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU
<p>Weder die Verordnung noch der erläuternde Bericht äussern sich zur Bedeutung, welche der Mobilfunktechnik für das automatisierte Fahren zukommt. Die Automatisierungssysteme werden zu einer weiteren Ausbreitung der Mobilfunktechnik führen, womit eine Erhöhung der Strahlenbelastung für die Bevölkerung einhergeht.</p> <p>Die Automatisierungssysteme werden aufgrund der fehlerhaften Interaktion zwischen Menschen und Automatisierungssystemen nicht zu einer Reduktion der Unfallzahlen führen. Die Hersteller übernehmen hierfür keine Verantwortung. Diese Rechtsfragen sind bis heute nicht geklärt. Nach heute vorliegenden Kenntnissen wird der Verkehr durch die Teilnahme von automatisierten Fahrzeugen auch nicht flüssiger.</p> <p>Funkstrahlung kann zu Hirnstromveränderungen führen, was im Verkehr irrationales Verhalten, genannt «Pedal verwechseln», nach sich ziehen kann.</p>	StH
<i>Strategie / Zielsetzung</i>	
<p>Da sich die Automatisierungstechnologien schnell weiterentwickeln und die Verordnung innert kurzer Zeit überarbeitet werden muss, braucht es eine langfristige Vision mit einem fixen Kurs und der schlüssigen Einbindung aller Zwischenschritte.</p> <p>Die langfristige Vision ist aber nicht klar. Gemäss einschlägiger Literatur ist im Hinblick auf das automatisierte Fahren langfristig die öffentliche Nutzung zu bevorzugen. Dementsprechend müsste der Rechtsrahmen bei jedem Zwischenschritt – auch beim aktuellen ersten Schritt – Bestimmungen festlegen, die langfristig zu dieser Nutzung führen. Es gibt keine langfristige Vision und der vorliegende erste rechtliche Schritt lässt alle Möglichkeiten offen, auch einen Einsatz im Individualverkehr, was dem gesamten Mobilitätssystem schadet.</p>	VD

Folglich stellt dieser erste rechtliche Schritt keinen klaren Schritt hin zu einem präzise definierten Ziel dar. Darum lässt sich nach dem jetzigen Stand der Dinge nicht sagen, ob die im Vernehmlassungsbericht aufgelisteten positiven Auswirkungen auf das Mobilitätssystem tatsächlich positiv sein werden. Die beiden einzigen Auswirkungen, die unabhängig von der sich entwickelnden Nutzungsart mit Sicherheit eintreffen werden, sind die wirtschaftlichen Möglichkeiten neuer Märkte und der steile Anstieg öffentlicher Ausgaben angesichts kolossaler Neu- oder Umbauarbeiten an der Infrastruktur.

Der Schweizerische Gemeindeverband begrüsst den Willen zur Schaffung einer rechtlichen Grundlage für das automatisierte Fahren. Aufgrund der technischen Entwicklungen in diesem Bereich bedarf es eines gewissen Reaktionsvermögens, damit Rahmenbedingungen für die wichtigsten Anwendungsfälle des automatisierten Fahrens geschaffen und auf dem neusten Stand gehalten werden können.

ACS

Der Schweizerische Gemeindeverband ist sich zudem des Potenzials der automatisierten Mobilität für die verschiedenen Regionen der Schweiz bewusst. Damit die Entwicklung der automatisierten Mobilität tatsächlich positive Auswirkungen mit sich bringt, muss heute und künftig klar festgelegt werden, wie sie umgesetzt werden soll. Dies sollte man sich stets vor Augen halten.

Da das automatisierte Fahren grundsätzlich ein sehr hohes Potential hat, in all diesen Bereichen auch negative Effekte zu erzielen (vgl. beispielsweise die Studie der ETH Zürich zum automatisierten Fahren in der Schweiz)<sup>3</sup>, braucht es zwingend eine proaktive Regulierungsstrategie. Der Staat soll nicht erst dann regulierend eingreifen, wenn Probleme insbesondere zwischen automatisierten Fahrzeugen und dem Langsamverkehr bereits vorhanden sind.

Pro Velo, VCS,  
Greenpeace,  
PPU

#### *Wirtschafts- und Sozialpolitik*

Zusätzlich hegen wir beachtliche sozial-politische Bedenken bei dieser Einführung des automatisierten Fahrens. Nicht nur wird dies in einem ersten Schritt eine Technologie der Reichen sein, aber sie birgt auch die Gefahr, auf Dauer sämtliche Arbeitsstellen im Chauffeur-Bereich zu ersetzen. Wir verlangen somit flankierende, sozial-politische Massnahmen, die die Umschulung von Fahrern unterstützen und die Entwicklungen in diesem Bereich so begleiten, dass Massenentlassungen und Verschlechterungen von Arbeitsbedingungen verhindert werden.

SP

Es gilt, auch im neuen Umfeld für bestmögliche Arbeitsbedingungen zu sorgen und z.B. für Umschulungen und Weiterbildungen die nötigen Mittel zur Verfügung zu stellen. Denn der Transportsektor wird weiter auf gut ausgebildete und motivierte Arbeitnehmende angewiesen sein. Ein dereinst autonom fahrender Schwerverkehr könnte zudem auch die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern und damit die erfolgreiche Schweizer Verlagerungspolitik untergraben.

SGB

Es ist entscheidend, dass die digitale Transformation zum Nutzen der Arbeitnehmenden ist und nicht umgekehrt. Umschulungen und Weiterbildungen sind wichtig, um die Arbeitnehmenden vorzubereiten und zu befähigen den neuen Anforderungen gerecht zu werden. Die digitale Transformation darf nicht zu einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und zu einer Abwälzung des unternehmerischen Risikos auf die Arbeitnehmenden führen. Für den SEV steht es deshalb ausser Frage, dass die Arbeitsbedingungen auch in einer digitalisierten Arbeitswelt kollektiv zu regeln sind. Die neuen technischen Möglichkeiten dürfen keinesfalls dazu führen, dass die Arbeitnehmenden aus reiner Profitlogik substituiert werden.

SEV

Auch wenn Auswirkungen auf die Beschäftigung nicht in den Anwendungsbereich der beiden Verordnungen fallen, könnten sie unserer Ansicht nach bei bestimmten Berufsgruppen im Verkehrsbereich, insbesondere Taxiunternehmen, auf berechnete Vorbehalte stossen. Der Bund sollte diese Berufe deshalb berücksichtigen, ihre Situation beobachten und sie wenn nötig auch begleiten.

CP

Sollten Fahrzeuge dereinst zu 100% selbstfahrend sein, wäre dies ein grosser Schritt hin zu mehr Autonomie blinder und sehbeeinträchtigter Menschen. Es ist selbstredend, dass die Nutzung dann nicht an der fehlenden Barrierefreiheit scheitern darf.

SBV

Die AFV-Änderungen werden schliesslich zu einer Untergrabung der aussen- und wirtschaftspolitischen Bemühungen der Schweiz führen. Insbesondere eine Benachteiligung von amerikanischen Fahrzeugen widerspricht den politischen Bemühungen um einen freien Handel zwischen den USA und der Schweiz. Weitere Handelspartner (z.B. China, Indien oder UK) sind ebenfalls in ähnlicher Weise betroffen.

economiesu-  
isse, VFAS

Ferner fordern wir den Bundesrat auf die notwendigen Schritte einzuleiten, damit die Schweiz – als Gastgeberland des «World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations» – dem 1998 Abkommen beitreten kann.

economiesu-  
isse, VFAS

---

*Mehrverkehr / Zersiedelung*

---

Schliesslich muss in der AFV sichergestellt werden, dass die Einführung des automatisierten Fahrens nicht zu mehr Verkehr, Verkehrsfläche und Bodenverschleiss führt. Zudem scheint uns die vorliegende Einführung des automatisierten Fahrens ungenügend, um es umweltschonend auszugestalten. Denn ohne starke staatliche Lenkung führt das automatisierte Fahren unter anderem zu Mehrverkehr und Zersiedelung: durch die Möglichkeit andere Tätigkeiten während dem Autofahren auszuüben, werden längere Wege attraktiver. Auch das Problem der drohenden Leerfahrten mit vollautomatisierten Fahrzeugen muss mittels Massnahmen vorausschauend angegangen werden. So müssen regulative Leitplanken gesetzt werden, damit die Automatisierung zu einer stärker kollektiv geprägten Nutzung der Verkehrsmittel führt. Wird dies verpasst, wird das Autofahren mit automatisierten Systemen gegenüber dem kollektiven Verkehr deutlich attraktiver, was den Umwelt- und Verkehrszielen der Schweiz diametral entgegenstehen würde. Schliesslich soll die Automatisierung dazu genutzt werden, die Strassen- und Parkierungsinfrastruktur für Autos zu reduzieren und die Verkehrsplanung zu optimieren.

SP

Ohne starke staatliche Lenkung führt das automatisierte Fahren unter anderem zu Mehrverkehr und Zersiedelung. Auch das Problem der drohenden Leerfahrten mit vollautomatisierten Fahrzeugen muss mittels Massnahmen vorausschauend angegangen werden. Zudem müssen regulative Leitplanken gesetzt werden, damit die Automatisierung zu einer stärker kollektiv geprägten Nutzung der Verkehrsmittel führt. Wird dies verpasst, wird das Autofahren mit automatisierten Systemen gegenüber dem kollektiven Verkehr deutlich attraktiver, was den Umweltzielen der Schweiz diametral entgegenstehen würde.

Pro Velo, VCS,  
Greenpeace,  
PPU

Der Erläuterungsbericht geht davon aus, dass durch die Liberalisierung der Vorschriften bezüglich des automatisierten Fahrens ausschliesslich Verbesserungen bezüglich der negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs auftreten werden. Wir gehen davon aus, dass dies mit dem aktuellen Verordnungsentwurf gewährleistet ist – die Regelungen gehen aktuell nur soweit, dass das automatisierte Fahren auf eng definierte Einsatzgebiete begrenzt wird. Es ist nicht davon auszugehen, dass dadurch eine grosse Menge führerloser Fahrzeuge in Verkehr gesetzt werden. Es ist aber zu beachten, dass mit fortschreitender Liberalisierung mehr solcher Fahrzeuge unterwegs sein werden. Es ist jedoch denkbar, dass die Zunahme von automatisierten Fahrzeugen ein Verkehrswachstum auf der Strasse mit sich bringen wird. Diese Entwicklung ist über die kommenden Jahre zu beobachten und im Rahmen späterer Anpassungen der Verordnung ist der Thematik Verkehrsaufkommen speziell Beachtung zu schenken.

SO

Die RZU bezweifelt, dass sich die Nutzung der Technologie ohne entsprechende Vorgaben automatisch in Richtung einer kollektiven Nutzung entwickeln wird. Die RZU regt an, dass aufgezeigt wird, wie eine kollektive Nutzung gewährleistet werden kann.

RZU

Aus Sicht der RZU wird eine kollektive Nutzung zu einer Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrssystems führen. Die Auswirkungen eines automatisierten Systems auf den ÖV sollte konzeptuell vorausgedacht und insbesondere auch im Bewilligungsprozess berücksichtigt werden.

RZU

---

*Verkehrssicherheit*

---

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

BL, SH, NE,  
ACVS, KKPKS,  
KKJPD, FOR,  
KpOW

In Bezug auf Sicherheitsfragen verweist der Städteverband auf die Stellungnahme der Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektoren und -direktorinnen (KSSD).

SSV

Bei der Sicherheit dürfen aus kurzfristigen Effizienz- und Rentabilitätsüberlegungen keine Abstriche gemacht werden. Dass Assistenz- und Automatisierungssysteme einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten können, ist unbestritten. Sie sollten aus Sicht des SEV aber als Unterstützung und Hilfe verstanden werden, wobei Kontrolle und Verantwortung stets beim Fahrzeuglenkenden verbleiben. Tritt ein unerwartetes Ereignis ein oder kommt es zum Störfall, können menschliche Eigenschaften wie Erfahrung, Geistesgegenwart und Instinkt einem Automatisierungssystem überlegen sein.

SEV

Aus Sicht Unfallprävention erachtet es die Suva als wichtig, dass automatisierte Fahrzeuge jederzeit mit Verkehrsteilnehmenden ohne Automatisierung kommunizieren können (z.B. Autos, Lastwagen, Motorrad, Velo, Fussgänger und Fussgängerinnen).

Suva

Es lässt sich schon heute die begründete Auffassung vertreten, dass mit Autopiloten ausgestattete Fahrzeuge aufgrund der Ausstattung mit leistungsfähigen Sensoren, einer sehr hohen Rechnerleistung und einer den Menschen weit übertreffenden Reaktionszeit in vielen Verkehrssituationen <b>sicherer</b> sind als die von einem durchschnittlichen Fahrer gelenkten Fahrzeuge.	LB
Es ist bedenklich, dass das psychologische Verhalten der Lenker so wenig berücksichtigt wird (einfach alles mit Bussen regeln).	CHO
<i>Sicherheit und Attraktivität des Langsamverkehrs</i>	
Bei der Einführung des automatisierten Fahrens sollten aus Sicht der SP Schweiz die Sicherheit und das umweltschonende Verkehren im Vordergrund stehen. Die umweltfreundlichste Art sich fortzubewegen, ist und bleibt der Langsamverkehr. Aus diesem Grund bestehen wir darauf, dass der Langsamverkehr nicht durch das automatisierte Fahren gestört werden darf.	SP
Der Schweizerische Gemeindeverband möchte betonen, dass der motorisierte Individualverkehr – ob automatisiert und/oder elektrisch – den Langsamverkehr hinsichtlich Nachhaltigkeit nicht ersetzen kann.	ACS
Die Nutzung von automatisierten Fahrzeugen muss zu einer Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sein. Sicherheitsgewinne dürfen nicht auf Kosten der vulnerabelsten Verkehrsteilnehmenden erfolgen. Eine Herausforderung des Mischverkehrs wird es sein, dass die automatisierten Fahrzeuge nur bedingt mit Langsamverkehrsteilnehmenden kommunizieren können.	Pro Velo, VCS, SBV, Greenpeace, PPU
Es ist auch wichtig, dass nicht nur die Sicherheit erhöht wird, sondern auch das Sicherheitsempfinden von Velofahrenden und zu Fussgehenden.	Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU
Der Fokus muss auf die schwächsten Verkehrsteilnehmenden gelegt werden. Blinde und sehbeeinträchtigte Menschen sind innerhalb der Gruppe der schwachen Verkehrsteilnehmenden nochmals besonders gefährdet und dürfen als schwächstes Glied der Kette nicht das Nachsehen haben.	SBV
Der Automatisierungsgrad eines Fahrzeuges sollte nicht massgeblich dafür sein, wie die Menschen zu Fuss auf ein Fahrzeug reagieren müssen. Es muss zwingend eine Lösung gefunden werden, dass Art. 6 Abs. 4 der Verkehrsverordnung (Unbegleiteten Blinden ist der Vortritt stets zu gewähren, wenn sie durch Hochhalten des weissen Stockes anzeigen, dass sie die Fahrbahn überqueren wollen.) weiterhin seine Legitimität behält.	SBV
<i>Formelles, Sprachliches, Regelungsdichte, Weiterentwicklung der Verordnung</i>	
Der Verordnungsentwurf wurde zusammen mit einem eigens einberufenen Expertengremium erarbeitet. Das Expertengremium bestand aus 25 Mitgliedern und war interdisziplinär zusammengesetzt. Leider waren keine Vertreterinnen oder Vertreter aus dem Blindenwesen oder generell aus dem Behindertenbereich vertreten. Ob die Technologie für blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderung eine Gefahr oder eine Chance darstellt, hängt entscheidend davon ab, wie ihre Interessen schon in frühen Entwicklungsstadien mit einbezogen werden.	SBV
Es wäre unseres Erachtens wichtig, Transparenz über die Zusammensetzung des an der Ausarbeitung des Verordnungsentwurfs beteiligten Expertengremiums zu schaffen.	SGB
Allgemein wäre es wünschenswert, dass der Verordnungstext und der Bericht etwas leserfreundlicher und verständlicher formuliert wären, da es manchmal nicht einfach ist, Inhalt und Tragweite des Textes hinreichend zu erfassen, was nicht zuletzt mit der Verwendung uneinheitlicher Begriffe zusammenhängt.	Post, DTC, SAAM, Mobility, AMAG, VBZ
Es ist nicht erforderlich, die teilweise ohnehin komplizierten Formulierungen der Verordnung mit zahllosen Genderbegriffen zu belasten, da sie das Verständnis des Inhalts nicht erleichtern, sondern erschweren und eigentlich klar ist, dass es um die Bezeichnung einer Funktion (und nicht eines Geschlechts) geht.	DTC, SAAM
Die Post verfolgt bzgl. der Verwendung von Genderbegriffen eine offene Haltung, weshalb sie diesbezüglich nicht die Haltung von SAAM vertritt.	Post
Die Abkürzung der neuen Verordnung (AFV) ist schon im Gebrauch, und zwar für "Automatische Fahrzeugfahndung und Verkehrsüberwachung".	BE, SO, AG
Die Terminologie der Vorlage sollte mit der Terminologie von EU/UN-Erlassen übereinstimmen, da in der Vorlage oft auf eben diese Dokumente verwiesen wird.	Autoschweiz, VFAS, AMAG
Es wäre hilfreich klarzustellen, in welchem Verhältnis die globale einseitige autonome Übernahme von EU-Verordnungen gemäss VTS einerseits, zur selektiven (sprachlich teilweise abweichenden)	Post, DTC, SAAM

Wiederholung von Einzelbestimmungen mit uneinheitlichen Begriffsverwendungen in der AFV andererseits stehen, da dies zu gewissen Interpretationsproblemen führen kann. Solche Abweichungen könnten auch problematisch werden, sobald die bisherige autonome Übernahme durch eine staatsvertraglich verbindliche Vereinbarung im MRA abgelöst wird.	
Das Zusammenspiel zwischen dem Verordnungstext und dem erläuternden Bericht ist teilweise etwas unbefriedigend, da die Verordnung öfters kasuistischer formuliert ist als der Bericht.	Post, DTC, SAAM, VBZ
Die Verordnung ist in vielen Bereichen sehr detailliert und birgt die Gefahr, dass für die Unternehmen erhebliche betriebliche und administrative Hürden entstehen, die für die Unternehmen nicht ohne unverhältnismässigen Aufwand zu bewältigen sind.	Post
Zum Teil enthält die Vorlage Anforderungen, die nicht unbedingt realisierbar / realistisch sind. Die Geschäftsbedürfnisse und Erwartungen der Betreiber werden teilweise zugunsten einer Überregulierung ignoriert.	LOXO
Bedarf für mehr Praxisnähe sehen wir vor allem bei der Unterscheidung zwischen automatisierten Systemen und Assistenzsystemen, die heute schon gängig sind und eigentlich nicht neu reguliert werden müssten (insb. Parkassistenz).	economiesuisse, FRS, TCS
Ausserdem scheint uns der Zeitpunkt zu früh, um das Thema automatisiertes Parkieren jetzt schon detailliert zu regeln.	TCS
Es ist sinnvoll die Bestimmungen regelmässig und rasch an die Entwicklungen im In- und Ausland anzupassen.	BS, SGV, CP, LB
Umso wichtiger bleibt aber, dass in absehbarer Zeit eine umfassende SVG-Revision folgt, welche diese Fragen im Lichte der bis dahin gewonnenen Klarheit auf Gesetzesstufe regelt. Der dazu im erläuternden Bericht abgesteckte Zeithorizont (Verordnungskompetenz «bis mindestens Anfang der 2030er-Jahre») erscheint uns dafür allerdings deutlich zu lange.	SGB, SEV
Die Kernelemente der Regulierung müssen langfristig stabil sein, damit Rechts- und Investitionssicherheit besteht.	economiesuisse
<i>Regelungsgegenstand</i>	
Was den vom revidierten SVG vorgesehenen Anwendungsfall anbelangt, der noch nicht in die Verordnung aufgenommen wurde (komplett autonome Fahrzeuge mit geringen Dimensionen, die nicht auf festgelegte Strecken beschränkt sind), müssen unserer Meinung nach Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere PW, öV, Velos, Fussverkehr) untersucht werden, um daraus angemessene Nutzungsbedingungen für eine gute Koexistenz abzuleiten.	VD
Sehr positiv ist aus unserer Sicht, dass darauf verzichtet wurde, den Anwendungsfall der führerlosen Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und tiefen Geschwindigkeiten in die Verordnung aufzunehmen (SVG Art. 25d, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 8).	SP, Grüne, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU
Dieser Anwendungsfall würde – falls die entsprechenden Fahrzeuge auf den Fussverkehrsflächen verkehren dürften – zu einer Einschränkung der Zu Fuss Gehenden führen. Der voraussichtlich rein kommerzielle Zweck solcher Fahrzeuge rechtfertigt ohnehin nicht, dass der bereits jetzt knappe Platz auf den Verkehrsflächen noch stärker beansprucht wird. Auf diesen Anwendungsfall soll nicht nur derzeit, sondern grundsätzlich verzichtet werden.	Grüne, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU
Die technische Möglichkeit des automatisierten Fahrens bringt zahlreiche rechtliche Implikationen mit sich, wie Haftungs-, Arbeits- oder Datenschutzrecht. Solange diesbezüglich die Rechtslage nicht eindeutig geklärt ist, scheint uns eine Nutzung von Automatisierungssystemen zum führerlosen Fahren ausserhalb von Versuchsfahrten nicht angezeigt. Gerade hinsichtlich Fahrzeuge von konzessionierten Transportunternehmen muss der Sicherheit höchste Priorität eingeräumt werden. Deshalb vertritt der SEV die Ansicht, dass zwingend eine fahrzeugführende Person anwesend sein muss. Dem entsprechend lehnen wir Kapitel 5 zum führerlosen Fahren ab.	SEV
Der Anwendungsfall für Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung ist durch die zugrundeliegenden Verordnungen eng definiert und auf möglichst sichere Verkehrssituationen beschränkt. Die Erweiterung der ODD von 60 auf 130 km/h in der Regelung Nr. 157 sieht die BFU jedoch äusserst kritisch und bestätigt daher die zurückhaltenden Aussagen im erläuternden Bericht zur Vorlage.	BFU
Hohe Investitionskosten und niedrige Betriebskosten werden zur Anforderung einer möglichst permanenten Nutzung führen. Diese ist nur zu realisieren, wenn autonome Fahrzeuge für mehrere Verwendungszwecke gleichzeitig eingesetzt werden können, was zudem die Nachhaltigkeit fördert. «Dual Use»- Ansätze sollten daher ein Fokus der weiteren Entwicklung bilden.	Post

Auch abseits der Strassen kommen immer mehr autonome Fahrzeuge zum Einsatz wie z.B. Roboter in der Landwirtschaft (Smart Farming) und in der Forstwirtschaft (z.B. Roboterhund zur Erfassung der Waldflächen). Den Besonderheiten landwirtschaftlicher autonomer Fahrzeuge, die nur in Ausnahmefällen auf öffentlichen Strassen unterwegs sind und diese oftmals lediglich überqueren müssen, ist in der Vorlage angemessen Rechnung zu tragen.	SAB
Die Verordnung regelt den Einsatzbereich und die Anwendungsmöglichkeiten von automatisierten Fahrzeugen grundsätzlich auf eine pragmatische Art und Weise. Dies ist zentral, um auf die grossen Entwicklungsschritte rund ums automatisierte Fahren eingehen zu können.	SH
Einfachste Use Cases wurden nicht durchdacht. Z. B. könnte unseres Erachtens Mobility die Vorgaben dieser Verordnung nicht erfüllen.	CHO
Wenn die Verordnung es nicht erlaubt, dass neu auch Leute, die aufgrund von Behinderungen oder temporär nicht Autofahren können, so hat sie ihr Ziel nicht erreicht. Sie widerspricht damit unseres Erachtens auch dem BehiG.	CHO
<i>Zeitplan</i>	
Der Zeitplan ist ambitioniert, indem die Inkraftsetzung im 1. Quartal 2025 geplant ist.	SH, SSV, ACVS, KKPKS, KKJPD, FOR, KpOW
Wichtig ist, dass Kantone und Städten für die Umsetzung genügend Zeit einzuräumen ist. So müssen die neuen Aufgaben und Zuständigkeiten in die kantonale und kommunale Gesetzgebung integriert werden. Zudem müssen Kantone und Städte die nötigen neuen Fachkompetenzen zuerst noch auf bzw. ausbauen.	TG, SSV
Die Digitalisierung schreitet rasant voran und es darf davon ausgegangen werden, dass durch die Privatwirtschaft zahlreiche neue Anwendungsmöglichkeiten entwickelt und getestet werden. Die Gesetzgebung muss deshalb so ausgestaltet sein, dass sie diesen neuen Anwendungsmöglichkeiten ein möglichst positives Umfeld eröffnet. Wir unterstützen daher eine rasche Inkraftsetzung der Verordnung über das automatisierte Fahren.	SAB
<i>Mehraufwand für Kantone</i>	
Die Umsetzung der neuen Aufgaben ist nicht nur komplex, sie wird zudem zu Mehraufwand für die Kantone führen.	AG
Die neuen Aufgaben sind mit Mehrkosten verbunden. Auch die Polizei ist davon betroffen.	SH, SSV
Es müssen komplexe Parkierungssysteme überprüft und bewilligt werden. Das Strassenverkehrsamt muss Fahrzeuge zulassen und das Amt für Mobilität muss Fahrstrecken für führerlose Fahrzeuge bewilligen.	SH, OW, BS, SSV
Es sind auch Gesuche für die Subventionierung von Projekten nach ÖStFV zu bearbeiten und die Projekte müssen von den Kantonen begleitet werden.	OW, BS, SSV
Hinzu kommen weitere Aufgaben im Rahmen von Strafuntersuchungen. So kommt der Auslesung und der Analyse von Fahrzeug- und Systemdaten in Zusammenhang mit Unfällen eine immer zentralere Bedeutung zu. Dazu müssen neue Informatik-Systeme und Auslesegeräte beschafft werden. Auch bedarf es einer intensiven Schulung der Spezialisten und der Frontpolizei.	OW, SH, ACVS, KKPKS, KKJPD, FOR, KpOW
Die Verordnung regelt ein breites Spektrum. Von der Parkierung, über die Signalisation, allgemeine technische Anforderungen bis hin zur Zulassung von Personen (Operatoren) oder Fahrzeugen. Die Rolle und Verantwortung der Kantone in der Genehmigung, Umsetzung und Aufsicht wird damit deutlich anspruchsvoller. Kenntnisse über aktuelle technische Entwicklungen, Weiterbildungen, Daten- und Sicherheitssysteme sind gefordert.	SH
Der Regierungsrat sieht darüber hinaus auch Herausforderungen, die erst nach der Verabschiedung der finalen Verordnungstexte angegangen werden können. Namentlich wird zu prüfen sein, inwiefern kantonale Rechtsgrundlagen anzupassen sind, und mit welchen personellen Mitteln die zusätzlichen Aufgaben bewältigt werden können. Zusätzliches Personal ist dafür aktuell nicht eingeplant. Dies ist bei den Auswirkungen auf die Kantone zu ergänzen	BE
Um die Auswirkungen auf den Kanton abschätzen zu können, fehlen allerdings im Entwurf der AFV konkrete Details zu den Anforderungen, die erfüllt sein müssen, um die Einsatzbereiche genehmigen zu können.	AR, SG

<p>Zu Kritik Anlass geben allerdings insbesondere die anspruchsvollen Prüftätigkeiten von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen sowie führerlosen Fahrzeugen, welche auf die kantonalen Zulassungsbehörden zukommen.</p> <p>Dies gilt ebenso hinsichtlich Bewilligungen von Einsatzbereichen von führerlosen Fahrzeugen. Die kantonalen Zulassungsbehörden verfügen nicht über die nötigen Ressourcen und Fachkenntnisse, um diese Aufgaben zu bewältigen. Als Alternative ist vielmehr angezeigt, dass die Überprüfung von markenspezifischen Fachbetrieben durchzuführen ist, welche die Funktionstüchtigkeit des Automatisierungssystems zu Händen der Zulassungsbehörden zu bestätigen haben.</p> <p>Für die Nachprüfung führerloser Fahrzeuge ist der Ansatz zu verfolgen, dass der Fahrzeughersteller verpflichtet wird, die definierten Angaben jährlich dem zentralen Fahrzeugregister zu liefern.</p>	LU
<p>Die Einführung einer jährlichen Kontrollpflicht für führerlose Fahrzeuge würde einen erheblichen Aufwand für die Kantone bedeuten, der zu vermeiden ist.</p> <p><i>Koordination zwischen Kantonen und ASTRA</i></p>	SG
<p>Die Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA muss gut aufgebaut werden. Dies ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung.</p>	UR, NW, ZG, SH, AR, AI, GR, TG, VD, VS, NE, GE, JU, <b>asa</b>
<p>Wir begrüßen ausdrücklich die nationale und internationale Koordination der Zulassung von Fahrzeugtypen und Automatisierungssystemen. So ist sichergestellt, dass im Perimeter der Einsatzbereiche auch wirklich Fahrzeuge zu erwarten sind, die gewisse Mindestanforderungen erfüllen.</p>	NW
<p>Es wird zentral sein, dass sich Kantone gemeinsam an ihre neue Rolle herantasten können. Es werden diverse kantonale Stellen, je nach Anwendung involviert sein. Logistik-Anwendungen werden andere Anforderungen haben wie solche von Robotaxis. Neue Reglemente, Prüfungsprozesse oder Verfahren sind daher gemeinsam zu erstellen. Eine enge Kooperation innerhalb der Kantonsstellen und unter den Kantonen selbst sowie dem ASTRA resp. weiteren potentiell involvierten Bundesbehörden (BAKOM, BAV, etc.) ist unabdingbar damit aus der Erfahrung aller gelernt werden kann.</p>	SH
<p>Die Erfahrung des Kantons Schaffhausen mit den bisher zwei Pilotprojekten rund ums automatisierte Fahren seitens des Vereins Swiss Transit Lab zeigte, wie wichtig der Austausch zwischen Bundes- und kantonalen Behörden ist, damit die Komplexität der Anwendungen der automatisierten Technologie realisiert werden konnte.</p>	SH
<p>Zudem sind einheitliche Vorgaben von Seiten des ASTRA unabdingbar.</p>	ZG
<p>Der Konkretisierungsgrad sollte dabei so hoch sein, dass eine echte interkantonale Vergleichbarkeit der Umsetzung gegeben ist. Bspw. in Form von Richtlinien.</p>	NW
<p>Es ist davon auszugehen, dass zusätzliche organisatorische und technische Massnahmen sowie Regelungen nötig sein werden. Zu diesem Zweck könnte in der AFV eine Kompetenz des ASTRA zum Erlass von Richtlinien, Weisungen, u. ä. geschaffen werden.</p>	LB
<p>Vorbehalte bestehen insbesondere noch zu Art. 39 ff. der AFV. Sofern der Bundesrat daran festhält, dass die Zuständigkeit für die Bewilligung von Einsatzbereichen automatisierter Fahrzeuge bei den Zulassungskantonen sein soll, sind detaillierte Checklisten und einheitliche Vollzugshilfen unerlässlich. Nur so kann sichergestellt werden, dass alle Gesuche schweizweit nach den gleichen Kriterien beurteilt und in der Folge entschieden werden.</p>	SZ
<p>Die vom UVEK angekündigte Begleitgruppe mit Beteiligung der Vollzugsorgane, welche die Kantone bei der Anwendung der neuen Bestimmungen unterstützen soll, wird ausdrücklich begrüsst. Die Begleitgruppe wird zudem dem Wissens- und Erfahrungsaustausch dienen und der Kanton Aargau ist an einer Einsitznahme ausdrücklich interessiert.</p>	AG
<p>Der vom UVEK angekündigte Begleitgruppe, welche die Umsetzung in den Kantonen unterstützen kann, ist zuzustimmen. Von Vorteil wäre, wenn diese auch für die Unterstützung von Umsetzungsfragen auf Fachebene beigezogen werden kann.</p>	OW, BS, BL, SH, <b>ACVS</b> , <b>KKPKS</b> , <b>KKJPD</b> , <b>FOR</b> , <b>KpOW</b>
<p><i>Zuständigkeiten</i></p>	
<p>Die Zuständigkeit der Kantone für die Prüfung der Fahrzeuge vor der Zulassung sowie die Erteilung der Fahrzeugausweise und der Kontrollschilder soll auf jeden Fall beibehalten werden. Zudem begrüsst die SVP, dass die Kantone neu ebenfalls für die Genehmigung des Einsatzbereiches von</p>	SVP

fürherlosen Fahrzeugen zuständig sein sollen. Die örtlichen Gegebenheiten und die Anliegen der lokalen Bevölkerung können von den kantonalen Behörden am besten beurteilt werden. Dasselbe gilt für die Freigabe von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren.	
Wir bezweifeln, dass die Kantone und Bund die Fähigkeit haben, den Prozess angemessen zu überwachen und ihre entsprechenden Teile zu steuern. Andere Digitalisierungsvorhaben von massiv kleinerer Komplexität scheitern beim Bund schon zu häufig.	CHO
<b>Systematischer Einbezug der Städte:</b> Die Städte <b>sind uneingeschränkt in Pilotprojekte auf ihrem Gebiet einzubeziehen</b> . Die Städte müssen hinsichtlich der Erteilung von Genehmigungen, der Festlegung von Parkierungsflächen und Einsatzbereichen auf ihrem Gebiet, der Bereitstellung von Fachleuten für die Beurteilung der Gesuche oder auch hinsichtlich der Beteiligung an der Beleitgruppe des ASTRA konsultiert werden und diesen Punkten zustimmen.	SSV
Neue Entwicklungen zeigen sich meist zuerst in den urbanen Zentren. Unabdingbar ist aus unserer Sicht, dass die städtischen Behörden in die vorgesehenen Bewilligungsprozesse einbezogen werden. Dieser Grundsatz ist im Bundesrecht zu verankern.	KSSD
Der Schweizerische Gemeindeverband möchte zudem darauf hinweisen, dass die automatisierte Mobilität einen grossen Einfluss auf die Gemeinden hat und bereits mehrere Pilotprojekte auf Gemeindegebiet durchgeführt worden sind. Dennoch wird die Einbindung der Gemeinden in die Genehmigungs- und Entscheidungsprozesse in den derzeitigen Verordnungsentwürfen nicht thematisiert, was der Schweizerische Gemeindeverband bedauert. Darüber hinaus sollten Gemeinden, die Erfahrungen mit Pilotprojekten auf ihrem Gebiet haben, nach Meinung des Schweizerischen Gemeindeverbands die Möglichkeit auf eine Vertretung in der Arbeitsgruppe gemäss Artikel 45 Absatz 2 AFV haben.	Schweizerischer Gemeindeverband
Auf Kantonsebene müssen die Strassenverkehrsämter, Tiefbauämter, die Polizei sowie die Raumplanung Stakeholder sein.	NE
Auch die Gemeinden müssen sich zu den Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren (Art. 28 AFV) äussern dürfen.	ACS
Unseres Erachtens müsste die AFV flankierende Massnahmen der Verkehrslenkung enthalten, um sicherzustellen, dass sie nicht zu mehr Verkehr führt. So müssten die Gemeinden ein Mitspracherecht bei der Bestimmung von Strecken haben, bei denen das automatisierte Fahren erlaubt werden soll. Dies mit dem Ziel, dass Wohnquartiere oder Ortsdurchfahrten vor verkehrsplanerisch unerwünschten Durchgangsverkehr geschützt werden kann.	SP
Gemäss AFV-Entwurf werden die Genehmigungen für führerlose Fahrzeuge durch den Zulassungskanton erteilt (Art. 39 und 40). Wenn nun führerlose Fahrzeuge die Strassen einer Gemeinde befahren, muss diese zwingend in den Genehmigungsprozess miteinbezogen werden. Artikel 40 Absatz 2 sieht Folgendes vor: «Erstreckt sich der Einsatzbereich auf das Gebiet eines anderen Kantons oder auf Nationalstrassen, holt der Zulassungskanton die Zustimmung des anderen Kantons beziehungsweise des ASTRA ein.» Aus Sicht des Schweizerischen Gemeindeverbands muss für die Gemeinden dasselbe Prinzip gelten.	ACS
<i>Verantwortlichkeiten</i>	
Die aktive Teilnahme am Verkehrsgeschehen stellt hohe Anforderungen an die Menschen. Zunehmend stossen Menschen zu Fuss oder unterwegs mit einem Fahrzeug an ihre Grenzen. Neue Systeme können die Menschen im Alltag sinnvoll unterstützen, ihnen aber nicht die Verantwortung abnehmen.	LU, UR, NW
Klare Regelungen betreffend Verhaltenspflichten sind unerlässlich, auch für den polizeilichen Vollzug.	KSSD, SVSP
Die Zusammenarbeit zwischen Hersteller, Betreiber und Behörden von selbstfahrenden Fahrzeugen sind ausführlicher zu beschreiben, bzw. zu regeln. Die klassischen Mischverkehrsverhältnisse in der Schweiz erfordern rasche, klar abgestimmte Verantwortlichkeiten und Zusammenarbeitsformen zwischen den Beteiligten. Es geht unseres Erachtens aus der Vorlage zu wenig klar hervor, welche Pflichten ein Betreibender eines selbstfahrenden Fahrzeuges hat. Zudem ergeben sich aus dem Fragebogen div. ungeklärte Zuständigkeitsfragen bei den Behörden (Bund/Kantone).	BE
Zu bemängeln ist ferner die fehlende klare Zuweisung der Verantwortlichkeiten an Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen.	LU
Einerseits sollte man sich Neuerungen nicht grundsätzlich in den Weg stellen. Die Automatisierung von Fahrzeugen und Verkehr kann Risiken reduzieren, sofern die Technik wirklich bereit ist. Es ist zudem sehr wichtig, dass Regelungen frühzeitig getroffen werden und die Verantwortlichkeiten den Beteiligten ohne Zweifel zugeordnet sind. Wichtig bei der Einführung von automatisierten Fahrzeugen ist uns, dass Beteiligte und das Umfeld nicht überfordert oder behindert wird. Je länger je mehr	Routiers

geht es nicht mehr darum, dass der Fahrer das Fahrzeug beherrscht, sondern dass Fahrer und Umfeld das Fahrzeug verstehen und in der Lage sind, mit unerwarteten Reaktionen umzugehen und auch ohne «Augenkontakt» in «Verkehrspartnerschaft» leben können. Es wird nicht möglich sein, für Mensch und Maschine die gleichen Anforderungen anzusetzen. Trotzdem kann es nicht sein, dass der Mensch in Zukunft mit Fehlern von Maschinen umgehen muss, die er nicht selbst in Verkehr gesetzt hat und wofür er keine Verantwortung tragen kann. Aus diesen Gründen muss der Anspruch an Personen und Organisationen, die fahrerlose Fahrzeug auf die Strasse bringen sehr hoch sein. Die Verantwortung soll von Personen getragen werden und darf nicht an eine juristische Person wegdelegiert werden.	
<i>Infrastruktur</i>	
Aus Sicht der Strasseninfrastruktur bestehen noch viele offene Fragen. Wir erwarten daher eine Nachbesserung der Vorlage in diesem Bereich.	AR, AG
Es wäre wünschenswert, wenn sich die Vorlage dazu äussern würde, dass Infrastrukturbegehren nicht auf Kosten des Strasseneigentümers eingefordert werden können, falls die Funktionsweise der Fahrzeuge diese erfordern würden. Obwohl solche Einschränkungen auch in der Bewilligung ausgeschlossen werden können, wäre eine explizite rechtliche Verankerung nützlich, um Klarheit zu schaffen.	BE, AG, VD, RWU
Zusätzlich bleibt offen, wer allfällige Anpassungen an der Strasseninfrastruktur für automatisierte Fahrzeuge finanziert. Wir gehen mit dem aktuellen Entwurf davon aus, dass kein Gesuchsteller einen Anspruch auf Ausbauten / Anpassungen der Strasseninfrastruktur hat, um das Verkehren automatisierter Fahrzeuge zu ermöglichen.	SO
Schliesslich müssen die nötigen Anpassungen für die ordnungsgemässe Funktionsweise von automatisierten Fahrzeugen (zum Beispiel die systematische Markierung von Strassenrändern) zwingend in die SN-Normen über Markierung und Strassenbau übernommen werden.	NE
Es fehlen in der Verordnung Kriterien zur Sicherstellung der Vereinbarkeit von Automatisierungssystemen mit Mischverkehrsflächen im innerörtlichen Kontext sowie generelle Zulassungskriterien, die sicherstellen, dass die Fahrzeuge mit den bestehenden Rahmenbedingungen der Strasseninfrastruktur zurechtkommen. Die Zulassung von Motorfahrzeugen mit Automatisierungssystemen sollte nicht zu einer Förderung von Flächen, die dem motorisierten Verkehr vorbehalten sind, führen.	RWU
<i>Fahrausbildung</i>	
Künftig soll die Führerprüfung auch die Existenz und die Funktionsweise von Automatisierungssystemen beinhalten. Der Regierungsrat begrüsst dies explizit. Es ist angezeigt, Lenkende von künftigen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem nicht nur durch die Bedienungsanleitung zu instruieren, sondern diese Fertigkeiten der Fahrzeugübergabe und -übernahme (autonomes Fahren) bei allen Lenkenden zu verifizieren. Für alle Lenkenden (auch altrechtliche Kategorien) sollte eine obligatorische Prüfung eingeführt werden, die den Umgang mit Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen legitimiert. Alternativ müsste mindestens die Instruktion klar festgelegt oder mit einem Attest bestätigt werden.	BE
Die Nutzung von Automatisierungssystemen bedingt neue Kenntnisse. Dies betrifft sowohl Fahrzeuge, die nach wie vor eine fahrerführende Person erfordern, als auch fahrerlose Fahrzeuge. Es bestehen Zweifel, ob es genügt, von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren wollen, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen. Dies ist mit Risiken verbunden. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist die Prüfung weiterer Pflichten sinnvoll.	AG
Mit Blick auf die Verkehrssicherheit ist es für uns unverständlich, weshalb in der vorliegenden Verordnung auf eine obligatorische Aus- und Weiterbildung für die Nutzung von Automatisierungssystemen verzichtet wird. Die Argumentation, es sei auf eine Ausbildung zu verzichten, um die Verbreitung von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen nicht unnötig zu hemmen, ist abzulehnen. Im Fokus der vorliegenden Revision darf nicht die Verbreitung des automatisierten Fahrens stehen, sondern die Verkehrssicherheit. Sinn und Zweck des SVG ist die Verkehrssicherheit, daran muss sich auf die Verordnung über das automatisierte Fahren orientieren. Aus unserer Sicht ist eine obligatorische spezifische Ausbildung eine unabdingbare Voraussetzung für die Nutzung von Automatisierungssystemen.	SP, SEV
Des Weiteren beurteilt der sgv die den Automobilhändlern aufgebürdeten Aufklärungspflichten als zu weitgreifend. Dies würde für die betroffenen Unternehmen einerseits zu hohen Mehraufwänden führen, und andererseits wäre der Nachweis, dass die entsprechenden Pflichten erfüllt wurden nicht praxistauglich. Auch ist die Befähigung des Fahrzeughalters zum Umgang mit den Automatisierungssystemen bereits durch andere Vorgaben sichergestellt: Zum einen durch die Abgabe der	SGV

Gebrauchs- und Bedienungsanleitung, zum anderen durch die Aufnahme entsprechender Fähigkeiten in die Führerausbildung (Anh. 11 E-VZV).	
Moderne PW's verfügen bereits über zahlreiche technische Hilfsmittel, welche ein Fahren und Parkieren ohne menschliche Eingriffe ermöglichen. Diese Hilfsmittel werden übrigens laufend eingeführt und mit der Übernahme eines neuen Fahrzeuges machen sich die Fahrzeuglenkenden damit vertraut, ohne dass dafür eine grosse Schulung nötig wäre. Wir erachten deshalb den Vorschlag des Bundesrates als richtig, dass auf eine zusätzliche Prüfung verzichtet werden kann.	SAB
Hinsichtlich des Rechts auf Ausbildung nimmt Artikel 21 nicht ausreichend auf mögliche Schwierigkeiten Rücksicht, die gewisse fahrzeugführende Personen bei der Gewöhnung an ein digitales Umfeld haben könnten. In der Verordnung könnte vorgesehen werden, dass Unternehmen, die Fahrzeuge verkaufen oder vermieten, ihre Kundschaft bei der Übernahme eines Fahrzeugs aktiv begleiten müssen.	TCS
Die Rollen und Verantwortlichkeiten von Hersteller, Importeur, Verkäufer, Fahrausbilder, etc. bei der Umsetzung im Bereich der Schulung bleiben Grossteils unklar.	Swissdrive
Hersteller und Verkäufer müssen zudem in die Pflicht, zu informieren genommen werden, wobei entsprechende Instruktionen zwingend sind. Der Gesetzgeber muss betreffend die Informationspflicht klare Vorgaben und Verantwortlichkeiten festlegen und mit Kampagnen sensibilisieren.	L-Drive
Die Entwicklung der Fahrzeuge zeigt, dass an die Fahrzeugführerinnen und -führer immer höhere Anforderungen gestellt werden. Die steigenden Anforderungen erfordern eine kontinuierliche Weiterbildung, ähnlich der Praxis bei Piloten. Wir gehen davon aus, dass dies nur funktionieren wird, wenn es alsbald ein Weiterbildungsobligatorium gibt.	L-Drive, Road-Cross
Trotz des Potenzials zur Reduzierung von Unfällen bleibt das Sicherheitspotenzial des automatisierten Fahrens mit zunehmender Automatisierung begrenzt. Der Grund liegt hierfür vor allem an den neuen Unfallursachen im Bereich der Mensch-Fahrzeug-Interaktion. Erst ab Stufe 4 dürften die Sicherheitsgewinne die entsprechenden Verluste deutlich übersteigen. Aber auch dann sind aufgrund des Mischverkehrs die zu erwartenden Sicherheitsverluste beträchtlich.	L-Drive, Road-Cross, SBV
Das Projekt SIKO 4.0 hat aufgezeigt, dass eine solide Basis an deklarativem Wissen eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung für den Kompetenzerwerb darstellt. Das Faktenwissen muss in die Praxis transferiert werden.	Swissdrive
Wenn nur diejenigen Fahrschüler/-innen auf zukünftige Systeme geprüft werden, die bei einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin mit einem neuen, modernen Fahrschulauto ihre Ausbildung absolvierten, dann wird eine grosse Differenz in der Abnahme der Führerprüfungen und damit auch in den Kompetenzen der zukünftigen Fahrer/-innen erwartet.	Swissdrive
L-drive Schweiz stellt zusammenfassend die Bedeutung obligatorischer Vorgaben für eine effektive Führerausbildung und Kommunikation in den Vordergrund. In der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage sieht L-drive Schweiz diesbezüglich Optimierungspotenzial.	L-Drive
Sowohl Fahrausbildung als auch Führerprüfung (Theorie und Praxis) müssen überarbeitet werden. Die Ausbildung zum Fahrlehrer oder zur Fahrlehrerin muss ebenfalls überarbeitet werden.	Swissdrive
<i>Typengenehmigungsverfahren</i>	
Es sollten auch Teilgenehmigungen berücksichtigt werden.	VFAS
Der gesetzgeberische Spielraum sollte genutzt werden, um auch eine nationale Einzel- und Typengenehmigung zu ermöglichen.	SGV, Autoschweiz, VFAS, DTC, Post, SAAM, VBZ, A-MAG
Damit soll ermöglicht werden, dass neu entstehende Technologien und spezifisches Knowhow auch zur Anwendung kommen können.	SGV
Dank ihren Pilotprojekten trug die Schweiz in der Pilotphase jedenfalls in Europa an vorderster Front zur Entwicklung und Verwendung von AV bei.	Autoschweiz, VFAS, DTC, SAAM, VBZ
Es wäre gut, wenn in der nun beginnenden kommerziellen Umsetzungsphase sich eine entsprechende schweizerische Eigendynamik entfalten und nationales Know-how aufgebaut werden könnte. Der schweizerische Industrie- und Wirtschaftsstandort sollte möglichst gefördert und die diesbezügliche Wertschöpfung nicht ins Ausland verlagert werden.	DTC, Post, SAAM, VBZ

Der Verzicht auf den Aufbau eines eigenen Typengenehmigungsverfahrens und damit die faktische Übernahme der Genehmigungen nach EU-Recht erscheint uns vernünftig.	SGB
<i>Marktüberwachung</i>	
In diesem Sinne wirft die automatisierte Mobilität einige praktische und sicherheitsrelevante Fragen auf. Damit Fahrzeuge mit Automatisierungssystem betriebssicher sind und sich gut in die Gesamtmobilität einfügen, braucht es regelmässige, strenge Prüfungen der Fahrzeuge und ihrer Nutzung.	Schweizerischer Gemeindeverband
Artikel 8 sollte eine Informationspflicht des Herstellers gegenüber den Halterinnen und Haltern eines solchen Fahrzeugs umfassen.	TCS
Käuferinnen und Käufer von autonomen Fahrzeugen sind darauf angewiesen, dass über dessen ganze Lebensdauer ein Managementsystem aufrechterhalten wird, das die Voraussetzungen erfüllt. Andernfalls besteht das Risiko eines «Groundings» der Flotte. Solche Abhängigkeiten, Unsicherheiten und Risiken könnten Unternehmen davon abhalten, in die Technologie zu investieren.	Post
Die Verordnung sieht ausserdem eine Vereinheitlichung der technischen Vorschriften für die Verkehrssicherheit nach der Zulassung vor (Art. 15 und 16). Der TCS unterstützt die dem ASTRA zugesprochene Befugnis in dieser Angelegenheit vorbehaltlos. Unter Berücksichtigung der rasanten Entwicklung von Innovationen muss verhindert werden, dass die einzelnen Fahrzeugzulassungsbehörden unterschiedlich verfahren. Schliesslich möchten wir Ihnen hinsichtlich der AFV mitteilen, dass wir Artikel 17 dieses Verordnungsentwurfs entschieden ablehnen. Tatsächlich betreibt der TCS 22 technische Zentren, die perfekt ausgerüstet sind und über modernste Diagnosegeräte verfügen. Die Testzentren des TCS werden laufend an neue Prüfungsstandards angepasst und unterliegen Qualitätsprüfungen, die in jeder Hinsicht mit Prüfungen anderer technischer Testzentren vergleichbar sind.	TCS
Ohne vorgängige eingehende Prüfung der Verkehrs- und Betriebssicherheit durch die zuständigen Behörden, der umfangreichen Meldepflicht und der Möglichkeit die Anerkennung von Fahrzeugtypen notwendigerweise auszusetzen, fehlen die Voraussetzung für die Zulassung automatisierten Fahrens auf Schweizer Strassen.	SEV
<i>Datenschutz</i>	
Die Bestimmungen der Artikel 7, 23, 27 und 38 betreffend Datenschutz sind angemessen. Sie dürften allerdings noch präziser formuliert sein, insbesondere durch eine Verschärfung von Artikel 7 dahingehend, dass Daten nur gespeichert werden dürfen, wenn die fahrzeugführende Person das Speichersystem aktiviert hat.	TCS
Wir begrüssen, dass sich die Vorlage aktiv mit dem Datenschutz auseinandergesetzt hat und dass den datenschutzrechtlichen Vorgaben in der AFV Rechnung getragen wird.	LU
Ein weiterer Bereich betrifft den <b>Datenschutz</b> . Nicht nur bei der Zulassung, sondern auch bei bereits im Markt befindlichen Produkten wird es wichtig sein, dass der Datenschutz laufend überprüft wird. Gemäss den Angaben des Bundesrates ist die Schweiz dabei eine Marktüberwachung aufzubauen, die mit der technologischen Entwicklung Schritt halten kann. Die SVP steht diesem Vorgehen grundsätzlich positiv gegenüber. Der Bund muss jedoch noch im Detail aufzeigen, wie die Transparenz dieser Marktüberwachung geregelt und kontrolliert wird.	SVP
Um mit der rasanten technischen Entwicklung Schritt zu halten, wird es unumgänglich sein, dass Schweizer Behörden im Bereich des automatisierten Fahrens laufend <b>internationale Normen und Regulierungen</b> übernehmen. Insbesondere bei den Typengenehmigungen von serienmässig hergestellten Motorfahrzeugen, die schon heute nicht von Schweizer Behörden ausgestellt werden können. Die SVP behält sich jedoch vor, gegebenenfalls zu intervenieren, sollten die Rechte der Schweizer Bürgerinnen und Bürger zu stark eingeschränkt werden, beispielsweise im Bereich des Datenschutzes.	SVP
Der erläuternde Bericht zur AFV geht davon aus, dass es sich bei den im Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Ereignissen ausschliesslich um Sach- und nicht um Personendaten handle. Dies trifft nicht zu: Solange die Daten einem/einer bestimmbar(en) Fahrzeughalter/in oder Fahrzeugführer/in zugeordnet werden können, handelt es sich selbstverständlich um Personendaten im Sinne von <a href="#">Art. 5 Bst. a DSGVO</a> . Angesichts einer fehlenden formell-gesetzlichen Grundlage für ein behördliches Profiling ist es deshalb berechtigt und wichtig, dass Art. 7 Abs. 3 AFV als technische Vorgabe vorschreibt, dass der Fahrmodusspeicher kein Profiling vornehmen darf. Es ist somit mittels geeigneter technischer Massnahmen auszuschliessen, dass die pro Ereignis aufgezeichneten und mit einem Zeitstempel versehenen Daten ( <a href="#">vgl. Art. 25f Abs. 2 revSVG</a> ) zur Bewertung bestimmter persönlicher Aspekte der betroffenen Person – namentlich ihres Verhaltens ( <a href="#">vgl. Art. 5 Bst. f DSGVO</a> ) – verwendet werden können. Wir empfehlen Ihnen, die unzutreffenden Aussagen zur Qualität der aufgezeichneten Ereignisse als reine Sachdaten zu berichtigen.	BE, BS, Privatim

<p>Zuletzt weist der sgv bezüglich der Auswertung der Daten des Fahrmodusspeichers auf die Wichtigkeit der klaren Definition der Verwendungszwecke dieser Daten – vornehmlich zum Zwecke der Strafverfolgung – hin (siehe Art. 18 E-AFV). Jegliche Datennutzung zu anderen Zwecken, wie beispielweise der Ausarbeitung von Verkehrslenkungsmassnahmen, lehnt der sgv explizit ab.</p>	<p>SGV</p>
<p>Im Zusammenhang mit der Verwendung nach Art. 18- 20 AFV der bei Einsatz nach Art. 3 Abs. 1 AFV gesetzlich vorgeschriebenen Automatisierungssystemen erzeugten Daten über den technischen Zustand des Fahrzeuges und das Fahrverhalten des Halters, bzw. des Lenkers, sollte folgenden rechtlichen Anforderungen ergänzend Rechnung getragen werden:</p>	<p>LB</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterlassung der gegen die Grundsätze von Treu und Glauben verstossenden geschäftlichen Nutzung der Daten nach Art. 2 UWG;</li> <li>- Verbot des Missbrauchs eines aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Datenerhebung erzeugten und damit eine dominierende Stellung im Markt geschaffenen Wettbewerbsvorteils im Sinne von Art 7 KG;</li> <li>- Schutz des geistigen Eigentums an den im Automatisierungssystem erzeugten Daten;</li> <li>- Wahrung von Fabrikations- und Geschäftsgeheimnissen des Fahrzeughalters nach Art. 162 StGB; sowie</li> <li>- Gewährleistung der Ansprüche aus Persönlichkeits- und Datenschutz nach Art. 28 ff ZGB und dem Datenschutzgesetz – DSG</li> </ul>	
<p>Wir vermissen spezielle Regelungen zum Datenschutz.</p>	<p>CHO</p>
<p>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.</p>	<p>BE, BS, BL, SH, SG, AG, TG, NE, ACVS, KSSD, SVSP, KKPKS, KKJPD, FOR, KpOW</p>
<p>Teilweise werden dazu auch Daten benötigt, die über den Fahrmodusspeicher und den Event Data Recorder hinausgehen.</p>	<p>SG</p>
<p><i>Datenquelle / Trainingsdaten</i></p>	
<p>Die Datensätze, die zum Training des Automatisierungssystems verwendet werden, sind oft klein und umfassen nicht die gesamte Bandbreite an Verhaltensweisen, die Menschen an den Tag legen könnten. Soweit diese Trainingsdaten keine Verkehrssituationen mit Menschen im Rollstuhl oder mit blinden oder sehbehinderten Menschen enthalten, kann das Automatisierungssystem solche Situationen nicht adäquat lösen. Es sollte aber der Grundsatz gelten, dass sich nicht der Mensch mit dem Handicap an das Fahrzeug mit Automatisierungssystem anpassen sollen muss.</p>	<p>SBV</p>
<p>Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass mit dem automatisierten Fahren nicht mehr die Fahrzeuglenkende Person, sondern das Fahrzeug sich selbst mit Hilfe von Navigationssystemen lenkt. Heute navigieren wir mit Hilfe von GPS oder Google Maps und weitere private, digitale Navigationsplattformen. Die lenkende Person hat aber die Verantwortung, um die Verkehrsregeln und dem entsprechenden Navigationssystem zu befolgen. In Zukunft werden autonome Fahrzeuge komplett auf Basis von Navigationssystemen fahren. Sensoren unterstützen dabei das Fahrzeug bei der Wahrnehmung des unmittelbaren Verkehrsumfeldes. Wenn die Datengrundlage für diese Navigationssysteme bei den privaten Anbietern liegt, werden Daten von Signalisationsänderungen nur langsam implementiert. Private Anbieter beziehen diese Daten teils schon beim Staat (Open Data), die Implementierung dauert aber lange. Wären solche Datenkataloge verbindlich durch den Staat organisiert (Astra / BAV via Swisstopo), könnten die Implementierungen planbarer geschehen. Private Navigationssystem hätten verbindlich diese Daten in einem von der Verwaltung definierten Zeitraum in ihre Systeme anzupassen. Dadurch könnten temporäre Sperrungen oder Signalisationsänderungen aufgrund von Unfällen, Baustellen oder Veranstaltungen vereinfacht umgesetzt werden und der Verkehr besser gelenkt werden. Denn Signalisationsänderungen könnten zeitgleich von der bewilligenden Behörde in der realen Welt wie auch digital umgesetzt werden. Wenn staatliche Daten unmittelbar von den Navigationssystemen übernommen werden, wäre eine Verkehrslenkung durch eine staatliche oder kantonale Stelle – sozusagen eine Verkehrsleitstelle – denkbar. Dadurch könnte der Verkehrsfluss verbessert, Städte von Verkehr entlastet und Stau verhindert werden, ohne dass ein weiterer, teurer Infrastrukturausbau nötig wäre (siehe spezifische Anträge im Fragebogen).</p>	<p>SP</p>
<p>Daten, die im Rahmen des automatisierten Fahrens von Herstellern und privaten Diensteanbietern erhoben werden, könnten auch zur Verbesserung der Verkehrslenkung durch Bund und Kantone genutzt werden. Es wäre durch den Bund zu prüfen, ob die Hersteller und Diensteanbieter gestützt</p>	<p>ZH</p>

auf eine zu schaffende Rechtsgrundlage verpflichtet werden können, bestimmte Daten in Echtzeit mit dem Bund zu teilen.	
Generell sollen Open Source und offene Standards verwendet/favorisiert werden. Ergebnisse sind als Open Data und/oder Open Access zur Verfügung zu stellen.	CHO
<i>Polizei / Strafbestimmungen</i>	
Der Polizei sollte ermöglicht werden, führerlose Fahrzeuge von aussen anhalten zu können.	BE, BS, BL, AG, SSV
Insbesondere Blaulichtorganisationen stehen vor Herausforderungen, da die Technik nicht auf solche Fahrten ausgelegt ist (Technikeingriffe wie Einbremsungen o.ä. können hier mehr Gefahren schaffen als abwenden).	UR
Fahrzeuge mit Automatisierungssystem sollten von aussen als solche gekennzeichnet werden.	AG, CHO
Es ist notwendig, eine rechtliche Grundlage zu schaffen, damit auch juristische Personen strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden können, wenn es aufgrund eines fehlerhaften Automatisierungssystems zu Personenschäden kommt.	BS, BL, SH, GR ACVS, KKKPKS, KSSD, SVSP FOR, Kapo OW
Es genügt nicht, dass bei allen Straftatbeständen bloss eine Busse angedroht wird. Es müssen auch Vergehenstatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG vorgesehen werden.	BS, BL, SH, GR ACVS, KKKPKS, KKJPD, FOR, Kapo OW
Die Strafbestimmungen sollten auch die fahrlässige Begehung unter Strafe stellen.	GL
Es ist unklar, ob für die Operatoren und Operatorinnen ein Alkoholverbot gilt, wie es für Berufschaffere und Neulenker gilt oder ob die Grenzwerte der anderen Fahrzeugkategorien gelten? Es erscheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen und stimmt nicht mit dem SVG überein, dass nur eine Übertretung vorgesehen ist. Eine Regelung analog zu Art. 91 und 91a SVG wäre besser.	BL, SH, ACVS, KKKPKS, KKJPD, FOR, Kapo OW
Es sollten auch Administrativmassnahmen möglich sein.	SZ, GR
Der Gefahr von Cyberangriffen wird zu wenig Rechnung getragen.	BS, BL, SH, GR, ACVS, KKKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, FOR, Kapo OW
Vor diesem Hintergrund fragen wir uns auch, ob die Systeme der Hersteller vor Risiken wie Pannen, Softwarepiraterie oder auch den Zugriff auf sensible Daten zu Geschäftszwecken wirklich geschützt sind. Die von der AFV vorgeschriebenen regelmässigen Prüfungen und Updates dürften die Risiken sicher mindern, bieten jedoch, so scheint es, keine absolute Sicherheit.	CP
Die Informatik-Infrastruktur von Fahrzeugen ist den Gefahren von fehlerhafter Datenverarbeitung, Ausfällen und Unterbrechungen aufgrund von Umwelteinflüssen sowie von Angriffen durch Unberechtigte ausgesetzt. Heute sollte das Augenmerk somit auf die Gewährleistung der Sicherheit der zunehmend digitalisierten Fahrzeugflotten ausgerichtet sein: Automobile mit elektronischen Komponenten insbesondere mit Verbindung zum Internet wie GPS Navigationssysteme sollten im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Bst. g) AFV "gehärtet" werden.	LB
<i>Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung</i>	
Dass die fahrzeuglenkende Person eines Fahrzeugs eines konzessionierten Transportunternehmens fahrfremde Tätigkeiten ausführt, erachten wir als unvorstellbar angesichts der fehlenden Akzeptanz der Reisenden von führerlosen Fahrzeugen ausserhalb geschlossener Verkehrssysteme.	SEV
Allgemein wird in der Forschung zwar angenommen, dass unter bestimmten Voraussetzungen ab einem hohen Grad der Automation der Fahrzeuge, das Potenzial zur Vermeidung von Verkehrsunfällen sehr gross sein kann. Aber der angesprochene Anwendungsfall stellt eine (zu) hohe Herausforderung bei der Mensch-Fahrzeug-Interaktion dar, weshalb hier mit einer Zunahme der Unfälle gerechnet werden muss. Die Sicherheitsverluste (z. B. durch Minderung der Aufmerksamkeit des	SP, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU

Fahrenden, durch die Übernahmeproblematik und allgemein die Mensch-Fahrzeug-Interaktion) kann in diesem Fall die Sicherheitsgewinne deutlich übersteigen:	
<u>Wir fordern deshalb, dass der Anwendungsfall gemäss Artikel 25b, Absatz 1 des neuen Strassenverkehrsgesetzes gestrichen wird.</u> (vgl. Fragen 22 und 23).	SP, Grüne, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU
Der Verordnungsentwurf behandelt zwar die Frage, ob bei automatisierten Fahrzeugen ein menschliches Eingreifen erforderlich ist, jedoch bleibt dies recht vage. Die Übergangszeit, in der eine Person die Kontrolle über das Fahrzeug sicher wieder übernehmen kann, ist von entscheidender Bedeutung. Es scheint, dass wissenschaftliche Daten zu diesem Thema fehlen, obwohl die potenziellen Auswirkungen auf die Sicherheit sehr hoch sind. Speziell scheint es unwahrscheinlich, dass ein Automatisierungssystem jederzeit gewährleisten kann, dass es in der Übergangszeit durch eine Fahrzeuglenkende genügend sicher betrieben werden kann.	Fussverkehr
Die Automatisierungsstufen, in welchen die Fahrzeugführenden die Systeme nicht mehr konstant überwachen müssen, haben hohes Gefahrenpotenzial, da andere Tätigkeiten ausgeübt werden und die Ablenkung steigt.	Road-Cross
So sind wir dezidiert der Auffassung, dass die Rechtsgrundlage aus Art. 31 SVG auch beim automatisierten Fahren Anwendung finden muss und der Führer in seinen Vorsichtspflichten für die bestimmungsgemässe Verwendung von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen vollumfänglich verantwortlich bleibt und Dritten keine neuen Pflichten oder Verantwortungen auferlegt werden.	AGVS
<i>Automatisiertes Parkieren</i>	
Die Voraussetzungen für das automatisierte Parkieren werden bis ins letzte Detail definiert. Es wird in Frage gestellt, ob dies stufengerecht ist. Die Artikel 25 bis 29 AFV sind zu streichen	RWU
Es ist nicht ganz klar, ob nun von «gesonderten Flächen» auszugehen ist oder diese Parkierungsflächen auch anderen Fahrzeugen offenstehen. Aus unserer Sicht besteht ein Widerspruch zu den in den Erläuterungen auf Seite 5 gemachten Aussagen, wonach die Parkierungsfläche vom übrigen Verkehr sowie von den Fuss- und Radverkehr bestimmten Flächen getrennt sein muss. Hier ist aus unserer Sicht Klarheit zu schaffen.	BS
Im Sinne der effizienten und schonenden Ressourcennutzung ist sicherzustellen, dass Parkierungsflächen sowohl von Fahrzeugen mit, als auch von solchen ohne Automatisierungssysteme genutzt werden können. Art. 29 E-AFV ist entsprechend zu präzisieren.	ACS, SGV, SSV, RWU
<i>Führerlose Fahrzeuge</i>	
Es ist zu begrüßen, dass sich durch diesen Anwendungsfall mutmasslich neue Möglichkeiten für die allgemeine gesellschaftliche Mobilität, insbesondere im öffentlichen Verkehr durch sogenannte Shuttle-Fahrzeugtypen, bieten. Die Fahrzeuge sollten in der Komplexität des urbanen Mischverkehrs die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleisten. Das erfordert vor allem eine situationsangepasste Geschwindigkeit und ein vorausschauendes, defensives Fahrverhalten der Fahrzeuge. Sobald sich keine fahrzeuglenkende Person mehr im Fahrzeug befindet, braucht es einheitliche Standards für eine unmissverständliche und intuitive Kommunikation der Fahrzeuge mit den anderen Verkehrsteilnehmenden.	BFU
Andererseits fordern wir, dass Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem ohne Anwesenheit einer fahrzeugführenden Person ausschliesslich auf Autobahnen, Autostrassen oder Nebenstrassen ohne Langsamverkehr fahren dürfen. Zudem dürften alle Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem weder auf Fahrradspuren noch auf Trottoirs oder Gehwege verkehren.	SP
Die Post ist entschieden der Meinung, dass es sinnvoller und zielführender ist für den Einsatz automatisierter Fahrzeuge «Gebiete» statt «Strecken» zu definieren. Damit würde klargestellt, dass ein Gebiet (nötigenfalls mit Einschränkungen) mehrere oder eine Vielzahl von Strecken und alternativen Wegen und Routen umfassen kann. Eine Fokussierung auf fixe Strecken dürfte zu mehr administrativem Aufwand für alle Beteiligten und zu erheblich weniger Flexibilität für die Betreiber von automatisierten Fahrdiensten führen. Auch würden mit einer Beschränkung auf «Strecken» Geschäftsmodelle behindert, die autonome On-demand Verkehre vorsehen.	Post
Weiter stellt sich die Frage, ob es für die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen und für Parkierungsflächen genügt, lediglich eine Genehmigungspflicht einzuführen. Zweckmässiger wäre es zweifellos, stattdessen eine Bewilligungspflicht vorzusehen.	BS, BL, SH, ACVS, KKPKS, KKJPD, FOR, KpOW
Mit Art. 39 AFV wird der beurteilenden Behörde das Recht eingeräumt, zusätzliche und ergänzende Angaben einzufordern. Der Regulator hatte hier sicher die Absicht, dass die Liste in Art. 39 noch nicht abschliessend einzuschätzen sei. Jedoch öffnet er hier Tür und Tor, so dass ein föderaler	Post

Flickenteppich entsteht und Bewilligungsprozesse mit zusätzlichen (teils möglicherweise sogar willkürlichen) Anforderungen belegt werden.	
Die vorgesehene Publikation von genehmigten Einsatzbereichen im Amtsblatt ist dem Regierungsrat zu realitätsfremd. Der Regierungsrat geht vielmehr davon aus, dass ein Einsatzbereich letztlich räumlich zu definieren ist und somit eher in Richtung Geobasisdatensatz geht. Die Kantone verfügen über Wissen um den konkreten Sachverhalt vor Ort. Ansonsten ist nicht ersichtlich, warum die Kantone die Zulassungsbehörde sein sollten. Dies ist näher darzulegen.	AR
Einsatzgebiete sollten herstellerneutral und für die Allgemeinheit gekennzeichnet sein.	CHO
<b>Haftung</b>	
Die Haftung soll primär beim Hersteller sein. Für Schäden an Dritten soll eine Beweislastumkehr zu Lasten des Herstellers gelten. Die Hersteller müssen Sicherheitsgarantieren allenfalls analog zum Eisenbahngesetz leisten müssen.	CHO
Nach heutigem Recht gelten Automatisierungssoftwares lediglich als Produkt; für einen verursachten Schaden haftet nach wie vor die fahrzeugführende Person (Art. 58 Abs. 1 SVG). Angesichts der Komplexität von komplett autonomen Fahrzeugen scheint dieser Grundsatz jedoch kaum noch angemessen.	CP
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)	
FR, TI, <b>ParkingSwiss</b> , <b>IG DHS</b> , <b>TPG</b>	
<i>keine</i>	
<b>Frage 2: Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)	
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, <b>SP</b> , <b>SSV</b> , <b>economiesuisse</b> , <b>ACVS</b> , <b>asa</b> , <b>KKJPD</b> , <b>KKPKS</b> , <b>KSSD</b> , <b>SVSP</b> , <b>AGVS</b> , <b>auto-schweiz</b> , <b>ParkingSwiss</b> , <b>Pro Velo</b> , <b>BFU</b> , <b>VfV</b> , <b>FRS</b> , <b>TCS</b> , <b>VFAS</b> , <b>VCS</b> , <b>IG DHS</b> , <b>SBV</b> , <b>SAAM</b> , <b>Swissdrive</b> , <b>Suva</b> , <b>SVV</b> , <b>DTC</b> , <b>Post</b> , <b>AMAG</b> , <b>CHO</b> , <b>FOR</b> , <b>Greenpeace</b> , <b>KpOW</b> , <b>LOXO</b> , <b>Mobility</b> , <b>PPU</b> , <b>TPG</b> , <b>VBZ</b>	
Unter Vorbehalt der Bemerkungen zu Frage 1 sind wir mit dem Gegenstand der Verordnung einverstanden.	SSV
Mit Recht wird in Konkretisierung des Gesetzes klargestellt, dass es sich bei den Fahrzeugen um Motorfahrzeuge handeln muss. Gegenstand der AFV bildet die Regelung der Voraussetzungen für die Zulassung und für die Verwendung von AV. Leider findet sich diese Unterteilung in der Struktur der Verordnung nicht wieder, so dass beide Aspekte teilweise ineinanderfließen, was dem Verständnis nicht unbedingt förderlich ist.	<b>Post</b> , <b>DTC</b> , <b>SAAM</b> , <b>AMAG</b> , <b>VBZ</b>
Es braucht eine klare Abgrenzung von Fahrassistenzsystemen und Automatisierungssystemen. Für erstere sollten nicht die gleich hohen Anforderungen gelten wie für letztere.	<b>VFAS</b> , <b>economiesuisse</b>
In Artikel 8 Absatz 1 SVG werden Anhänger explizit erwähnt. Wir schlagen folgende Änderung vor: Diese Verordnung regelt die Voraussetzungen für die Zulassung und die Verwendung von Motorfahrzeugen mit einem Automatisierungssystem sowie ihrer Anhänger.	<b>Swissmoves</b>
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)	
BS, <b>Fussverkehr</b> , <b>L-Drive</b> , <b>Routiers</b> , <b>Road-Cross</b> , <b>Swissmoves</b>	
Wir sind lediglich unter Vorbehalt der Bemerkungen zu Frage 1 mit dem Gegenstand der Verordnung einverstanden.	BS
Die Verordnung sollte eher den Fokus auf die Sicherheit, insbesondere auch von ungeschützten Verkehrsteilnehmenden als auf den Bedingungen für einen «möglichst schnellen» Einsatz von Automatisierungssystemen legen.	<b>Fussverkehr</b>
Der Interaktion zwischen Mensch und Fahrzeug kommt eine besondere Bedeutung zu. Die Verordnung ist daher in dem Sinne zu ergänzen.	<b>Road-Cross</b> , <b>L-Drive</b>
Wir schlagen folgende Ergänzung vor: «Diese Verordnung regelt die Voraussetzungen für die Zulassung und die Verwendung von Motorfahrzeugen mit einem Automatisierungssystem. <u>Sie trägt den mit der Mensch-Fahrzeug-Interaktion und technischen Machbarkeit verbundenen Risiken und Grenzen besonders Rechnung.</u> »	<b>L-Drive</b>

Es reicht nicht, nur die Voraussetzungen für die Zulassung zu regeln. Es geht auch darum festzuhalten, dass von automatisierten Vehikeln keine Behinderungen und keine erhöhten Risiken ausgehen dürfen und dass sie verträglich mit den bestehenden bemannten Fahrzeugen inklusive Velo- und Fussverkehr interagieren.

Die Verantwortlichkeiten betreffend führerlose Fahrzeuge sind nicht klar geregelt. Bei einem Unfall oder einer Panne sind verantwortliche Personen nicht vor Ort und kaum greifbar.

Routiers

**Frage 3: Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BL, SH, AR, SG, GR, AG, AI, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, SSV, economiesuisse, ACVS, asa, KKJPD, KKPXS, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz Fussverkehr, L-Drive, Routiers, ParkingSwiss, Road-Cross, BFU, TCS, VfV, FRS, VFAS, IG DHS, SBV, SAAM, Swisdrive, Suva, SVV, Post, AMAG, CHO, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi, TPG, VBZ

Zur besseren Verständlichkeit und für die Zuordnung der Rechte und Pflichten sollte bei den Begriffsbestimmungen eine bessere Abstimmung auf die international geltenden Level Stufen nach SAE J3016 erfolgen (Level I, II, III).

OW, LU, ZG, SO, SH, AR, AI, TG, VS, NE, GE, NW, asa, KSSD, SVSP, SSV

Es ist darauf zu achten, dass Verordnung und die Definitionen des Gesetzgebers eine konsistente und kongruente Begrifflichkeit aufweisen, damit keine Verwirrung stattfinden wird.

AMAG

Es wäre eine Unterscheidung zwischen fahrerlosen Fahrzeugen und solche mit automatischen Parksystemen zielführend.

economiesuisse, VFAS, FRS, TCS

Es sollte der Begriff «Operatorinnen und Operatoren» definiert werden.

SSV

Diese Bestimmung sollte im Bericht näher erläutert werden, da die verwendeten Begriffe in den Definitionen nicht selbsterklärend sind.

Mobility

Bemerkung zu lit. a: Der Begriff «Fahrerassistenzsystem» wird in Kapitel 3 dem Begriff «Automatisierungssystem» gegenübergestellt. Am Anfang der Verordnung wird nur der Begriff «Automatisierungssystem» definiert. **Änderungsantrag:** Begriff «Fahrerassistenzsystem» ergänzend definieren.

BFU, Suva, VfV

Diese Bestimmung sollte im Bericht näher erläutert werden, da die verwendeten Begriffe in den Definitionen für den Leser nicht selbsterklärend sind. Z.B: Was ist der Unterschied zwischen einem Parkfeld und einer Parkfläche? Weshalb kann ein führerloses Fahrzeug einen Fahrer haben, obschon es sich selbst als führerlos bezeichnet?

Post, SAAM, AMAG

Lit. a: In der Verordnung wird der Begriff des AS abweichend vom SVG definiert. Die neue Definition stellt nicht mehr auf die «Fahraufgabe» gemäss ODD ab, sondern nur noch auf die Zeitdauer, während welcher das Fahrzeug sich selber steuern können muss. Damit wird unklar, ob nur AV ohne limitiertes ODD erfasst werden sollen, was kaum die Absicht war. Man kann sich fragen, ob es lit. a überhaupt braucht, da sie eher Unklarheit schafft und eigentlich gestrichen werden könnte. Das AS sollte «technologieneutral» umschrieben werden. Aus welchen Komponenten das AS sich konstituiert, sollte der Technologie überlassen und nicht vom Staat in einer Verordnung vorgegeben werden. Das Einfügen von «insbesondere» würde dies allenfalls klären.

Weitere Anpassungen wären etwa folgende:

statt «über» → «während»;

statt «sicher gewährleisten» nur «gewährleisten» (da sonst pleonastisch)

statt «gewisser Zeitraum» → «solange es aktiviert ist».

Lit. b: Bei dieser Definition ist nicht ohne weiteres klar, ob damit nur L3 oder auch L4 miterfasst sein soll. Ein klärender Hinweis in den Erläuterungen wäre hilfreich.

Lit. d: Diese Definition weicht von der Umschreibung in Art. 25c Abs 1 SVG ab, da «[nicht] benötigen» und «ohne Vorhandensein» nicht gleichbedeutend sind. Unklar ist sodann, ob mit «zumindest» gesagt sein will, dass auch L5 Fahrzeuge erfasst sein sollen, was dann allerdings dem Erfordernis eines Operators widersprechen würde. Da auch als Fahrzeugführer gilt, wer das Fahrzeug manuell bedient, wäre im Bericht zu klären, ob lit. d nur vom Fahrzeugführer im Fahrzeug spricht oder nicht.

Zudem sollte die Definition im Bericht näher erläutert werden. Eigentlich wird nicht das Fahrzeug, sondern dessen vorübergehende Nutzung ohne Fahrer umschrieben, da ein führerloses Fahrzeug auch mit Fahrer benutzt werden kann (manuell). Ein führerloses Fz. ist daher nicht dazu bestimmt,

<p>sondern bloss fähig, sich (vorübergehend) ohne Fahrer zu bewegen. Im deutschen Text bezieht sich sodann das Relativpronomen «das» auf das System statt auf das Fahrzeug, obschon dieses die Strecke zurücklegt (vgl. den französischen Text). Es sollte hier auch ein Hinweis auf «dual use» Fz gemacht werden. Im Ergebnis sind fFz somit nicht Fahrzeuge ohne Fahrer, wovon der Leser intuitiv ausgeht, sondern Fahrzeuge, die vorübergehend ohne Fahrer als Transportmittel benutzt werden können. Die Definition könnte daher besser lauten: «führerloses Fahrzeug: mit einem Automatisierungssystem ausgestattetes Fahrzeug, das in der Lage ist, bestimmte Fahrstrecken von Anfang bis Ende ohne Mitwirkung eines Fahrzeugführers zurückzulegen»</p> <p>In der Erläuterung wäre sodann klarzustellen, dass diese fFz ausserhalb des ODD und in Notfällen gegebenenfalls von einem Fahrzeugführer gefahren werden.</p>	
<p>Art. 2 lit. c: Es bestehen Verständnisfragen bei der Definition des Übergabe- und Übernahmestandes: Es ist unklar, wie weit entfernt dieser von einem entsprechenden Parkfeld sein darf.</p>	SSV
<p>Zu Art. 2 lit. d: Das Wort «zumindest» streichen. Der Einsatz für eine bestimmte Fahrstrecke beinhaltet, dass es nur auf dieser Strecke eingesetzt werden kann.</p>	ZH, OW, NW, SG, TG, SH, KSSD, SVSP, SSV, ACVS, FOR, KpOW,
<p><b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert) ZH, BE, ZG, BS, DTC, Swissmoves</p>	
<p>Zur besseren Verständlichkeit und für die Zuordnung der Rechte und Pflichten von Fahrzeugführenden und weiteren sollte bei den Begriffsbestimmungen besser auf die international geltenden Level Stufen nach SAE J3016 abgestimmt werden (Level I, II, III).</p>	BE, BS
<p>Es sollte der Begriff «Operatorinnen und Operatoren» definiert werden.</p>	BS
<p>Art. 2 Bst. c: Mit einem Automatisierungssystem zum Parkieren dürfte die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer während des Parkierens die Lenkvorrichtung loslassen (Art. 3 Abs. 3<sup>bis</sup> VRV). Auf diese Weise gibt es keinen Übergabestandort, denn die fahrzeugführende Person respektive die Insassinnen und Insassen können weiterhin im Fahrzeug bleiben. Unserer Meinung nach müsste das automatisierte Fahrzeug parkiert werden dürfen, während sich die Insassinnen und Insassen noch im Fahrzeug befinden – so wie es aktuell auf Automatisierungsstufe 2 möglich ist.</p>	Swissmoves
<p>Art. 2 lit. c: Es besteht Verständnisfrage bei der Definition des Übergabe- und Übernahmestandes: Es ist unklar, wie weit entfernt dieser von einem entsprechenden Parkfeld sein darf.</p> <p>Art. 2 lit. d: Hier sollte das Wort «zumindest» gestrichen werden. Der Einsatz für eine bestimmte Fahrstrecke beinhaltet, dass es nur auf dieser Strecke eingesetzt werden kann.</p>	BS
<p>Diese Bestimmung sollte im Bericht näher erläutert werden, da die verwendeten Begriffe in den Definitionen nicht selbsterklärend sind. Z. B: Was ist der Unterschied zwischen einem Parkfeld und einer Parkfläche? Weshalb kann ein führerloses Fahrzeug einen Fahrer haben, obschon es sich selbst als führerlos bezeichnet?</p> <p>Lit. a: In der Verordnung wird der Begriff des AS abweichend vom SVG definiert. Die neue Definition stellt nicht mehr auf die «Fahraufgabe» gemäss ODD ab, sondern nur noch auf die Zeitdauer, während welcher das Fahrzeug sich selber steuern können muss. Damit wird unklar, ob nur AV ohne limitiertes ODD erfasst werden sollen, was kaum die Absicht war. Man kann sich fragen, ob es lit. a überhaupt braucht, da sie eher Unklarheit schafft und eigentlich gestrichen werden könnte. Das AS sollte «technologieneutral» umschrieben werden. Aus welchen Komponenten das AS sich konstituiert, sollte der Technologie überlassen und nicht vom Staat in einer Verordnung vorgegeben werden. Das Einfügen von «insbesondere» würde dies allenfalls klären.</p> <p>Weitere Anpassungen wären etwa folgende:          statt «über» → «während»;          statt «sicher gewährleisten» nur «gewährleisten» (da sonst pleonastisch)          statt «gewisser Zeitraum» → «solange es aktiviert ist».</p> <p>Lit. b: Bei dieser Definition ist nicht ohne weiteres klar, ob damit nur L3 oder auch L4 miterfasst sein soll. Ein klärender Hinweis in den Erläuterungen wäre hilfreich.</p> <p>Lit. d: Diese Definition weicht von der Umschreibung in Art. 25c Abs 1 SVG ab, da «[nicht] benötigen» und «ohne Vorhandensein» nicht gleichbedeutend sind.</p> <p>Unklar ist sodann, ob mit «zumindest» gesagt sein will, dass auch L5 Fahrzeuge erfasst sein sollen, was dann allerdings dem Erfordernis eines Operators widersprechen würde.</p> <p>Da auch als Fahrzeugführer gilt, wer das Fahrzeug manuell bedient, wäre im Bericht zu klären, ob lit. d nur vom Fahrzeugführer im Fahrzeug spricht oder nicht.</p>	DTC

Zudem sollte die Definition im Bericht näher erläutert werden. Eigentlich wird nicht das Fahrzeug, sondern dessen vorübergehende Nutzung ohne Fahrer umschrieben, da ein führerloses Fahrzeug auch mit Fahrer benutzt werden kann (manuell). Ein führerloses Fz. ist daher nicht dazu bestimmt, sondern bloss fähig, sich (vorübergehend) ohne Fahrer zu bewegen. Im deutschen Text bezieht sich sodann das Relativpronomen «das» auf das System statt auf das Fahrzeug, obschon dieses die Strecke zurücklegt (vgl. den französischen Text). Es sollte hier auch ein Hinweis auf «dual use» Fz gemacht werden. Im Ergebnis sind fFz somit nicht Fahrzeuge ohne Fahrer, wovon der Leser intuitiv ausgeht, sondern Fahrzeuge, die vorübergehend ohne Fahrer als Transportmittel benutzt werden können. Die Definition könnte daher besser lauten: «führerloses Fahrzeug: mit einem Automatisierungssystem ausgestattetes Fahrzeug, das in der Lage ist, bestimmte Fahrstrecken von Anfang bis Ende ohne Mitwirkung eines Fahrzeugführers zurückzulegen»

In der Erläuterung wäre sodann klarzustellen, dass diese fFz ausserhalb des ODD und in Notfällen gegebenenfalls von einem Fahrzeugführer gefahren werden.

#### Frage 4: Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SSV, economiesuisse, ACVS, asa, KKJPD, KKPKS, KSSD, SVSP, L-Drive, Road-Cross, BFU, VV, FRS, TCS, VFAS, IG DHS, SAAM, Swissdrive, SVV, Post, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, TPG, VBZ, Mobility, LB

Versuch auf funktionaler Ebene zu halten ist begrüssenswert. Es scheint in diesem Artikel noch nicht optimal gelungen, die ideale Flughöhe von Anforderungen zu finden, was der zulassenden Behörde im Bewilligungsverfahren unnötig Schwierigkeiten bereiten könnte.

AMAG

Titel 1. Abschnitt: «Zulassungsanforderungen an Fahrzeuge...» wäre klarer.

Post, SAAM, AMAG, VBZ

Es kann regelmässig festgestellt werden, dass die unterschiedlichen Ausführungen der Fahrzeugmodelle die Fahrzeugglenkenden überfordern und diese durch die Bedienung abgelenkt werden. Gerade Personen mit wenig Fahrpraxis oder Personen, die verschiedene Fahrzeuge lenken, sind besonders betroffen. Die neue Technik darf nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen.

LU

Im AFV-Entwurf wird nirgends spezifiziert, ob das Automatisierungssystem des Fahrzeugs autonom oder abhängig von Elementen ausserhalb des Fahrzeugs (Verbindung mit Servern, Karten, Satelliten, Kontrollzentrale usw.) funktionieren soll.

VD

Im Text wird erwähnt, dass die Verkehrsregeln eingehalten werden müssen und dass in keinem Vorgang die Verkehrsteilnehmenden gefährdet werden dürfen. Dies erachtet RoadCross Schweiz als Bedingung für alle Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem.

Road-Cross

In Art. 3 Abs. 1 Einleitungssatz «Das Automatisierungssystem\_» (ohne «s» am Ende).

ZG

AV wird uneinheitlich im Singular und Plural verwendet.

Post, SAAM

Struktur und Begriffe von Art. 3 korrelieren nur teilweise mit Abs. 2 lit. a, was auf die Schwierigkeiten hinweist, welche die vom Gesetz abweichende Definition in der Vorlage mit sich bringt.

Post, SAAM, AMAG, VBZ

Zu Art. 3 Abs. 1 Buchstabe b: Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden.

OW, NW, BL, SH, TG, ACVS, KSSD, SSV, SVSP, FOR, KpOW,

Art. 3 I b ist zirkulär, weil das AS selber auch Teil der Fahrzeugsysteme ist. Die Aussage, dass das Automatisierungssystem, sich selbst soll «betätigen können», ist missverständlich. Die Begriffe «AS» und sonstige «Fahrzeugsysteme» sollten im Bericht abgegrenzt und erklärt werden.

Post, SAAM, AMAG, Mobility

Art. 3, Absatz 1, lit. c und e: Was bedeutet einfach zu deaktivieren bzw. einfach zu bedienen? Die Einfachheit der Bedienung ist subjektiv. Systeme verschiedener Hersteller variieren in ihrer Bedienung. Änderungsantrag: Verwendung von Begriffen wie «intuitiv» oder «benutzerfreundlich». Diese sind anhand der ISO-Norm 9241 objektiv bewertbar.

BFU, VV

Art. 3 I c & e befassen sich nicht mit der Bedienung des Fahrzeugs durch das AS, sondern offenbar mit der Fahrzeugbedienung durch den Lenker. Sie sollten daher eher am Schluss angefügt werden, um in der Liste nicht zwei unterschiedliche Aspekte miteinander zu vermischen. Sodann sollte klargestellt werden, dass der Lenker das AS einfach bedienen können muss. Was «einfach» bedeutet, sollte im Bericht noch etwas konkreter umschrieben werden.

Post, SAAM, AMAG

Art. 3 Abs. 1 Bst. d) Was ist unter einer "unmissverständlichen Rückmeldung" zu verstehen: Eine Anzeige oder Meldung in optischer, oder akustischer Form? In welcher Sprachen (-Einstellung); durch länderspezifische oder international standardisiert Symbole und Piktogramme?	LB
Grundsätzlich sind die Anforderungen umfangreich beschrieben und aufgeführt. Empfehlenswert wäre jedoch, Art. 3 Abs. 1 Bst. e wie folgt zu ergänzen: «einfach <i>und einheitlich</i> zu bedienen sein»	LU
Art. 3 Abs. 1 Bst. e) Was bedeutet "Einfachheit der Bedienung": Für jedermann oder eine nach Art. 9 AFV in die Bedienung des Automatisierungssystems eingewiesene Person?	LB
Zu Art. 3 Abs. 1 lit. g: Es ist nicht ausreichend, wenn die verlangten Schutzvorkehrungen gegen unrechtmässige Einwirkungen durch Dritte durch den Hersteller garantiert werden. Es braucht (internationale) Qualitätsstandards gegen Cyber-Angriffe, die eingehalten werden müssen.	KSSD, SSV, SVSP,
Art. 3 II spricht im Ingress von der «gesamten Betriebsdauer». Derselbe Begriff wird auch andersorts erwähnt, bezieht sich aber dort (offenbar) auf die gesamte Lebensdauer des AS, während hier wohl die Aktivierungsdauer des AS gemeint ist.	Post, SAAM, A-MAG, Mobility
Zu Art. 3 Abs. 2: Die Anknüpfung an den bauartbedingten Einsatzbereich bedeutet, dass jeder Hersteller den Einsatzbereich selbst definiert. Das macht es für polizeilichen Vollzug schwierig und aufwändig zu kontrollieren, ob der Einsatz und die Handhabung des Automatisierungssystems korrekt erfolgt. Mit einer Kategorisierung in <i>hoch- und vollautomatisierte</i> Fahrsysteme könnten die anwendbaren Rechte und Pflichten adäquat zugeordnet und einfacher kontrolliert werden.	OW, NW, BL, SH, TG, GR, NE ACVS, KKPXS, KKJPD, KSSD, SSV, SVSP, FOR, KpOW
Der «gewisse Zeitraum» in Art. 2 lit. a wird in Art. 3 II a mit «dauernd» gleichgesetzt, was inhaltlich nicht zutrifft und verwirrt.	Post, SAAM, A-MAG, Mobility
Art.3 Abs.2 Bst. b) und Abs. 3 Einhaltung der "Verkehrsregeln": Dazu dürfte auch die Beachtung und Interpretation von Signalen und Markierungen gehören. Bei einem allfälligen grenzüberschreitenden Verkehr sind ausserdem die ausländischen Signale nach Anhang 3 des Wiener Abkommen über Strassenverkehrszeichen SR 0.741.20 zu beachten	LB
Zu Art. 3 Abs. 2 Bst. b) Das Wort «massgeblich» sollte gestrichen werden.	OW, NW, BL, SH, TG, ACVS, KSSD, SSV, SVSP, FOR, KpOW,
Art. 3 Abs. 2 Bst. d: Die Wiederholung von «durch das Automatisierungssystem» ist nicht zweckmässig, da es das Automatisierungssystem ist, das – während seiner gesamten Betriebsdauer, sobald es aktiviert ist – alle technischen Störungen, die die Fahrzeugbedienung [durch das Automatisierungssystem] beeinträchtigen, erkennen muss.	VD
Art.3 Abs.2 Bst. d) Neben dem Erkennen möglicher Störungen sollte wohl auch deren Anzeige und Rückmeldung im Sinne von Art.3 Abs.1 Bst. d) vorgesehen werden.	LB
Zu Art. 3 Abs. 2 Bst. 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 bzw. die entsprechenden Pflichten des menschlichen Eingreifens sollte in der Verordnung konkretisiert werden.	OW, NW, BL, SH, TG, SG, ACVS, KSSD, SSV, SVSP, FRS, FOR, KpOW
Abs. 2 Bst. e: Die Definition einer ausreichenden Zeitreserve für ein allfällig erforderliches menschliches Eingreifen ist schwierig.	TPG
Art.3 Abs.2 Bst. f). Das ASTRA könnte in Zukunft in einem Merkblatt oder einer Checkliste angeben, welche Verfahren zur Risikominimierung in der Praxis als geeignet zu betrachten sind	LB
Art. 3 III wurde aus Anhang II Ziff. 1.1.2. DV 2022/1426 übernommen und mit ihm auch lit. d, der voraussetzt, dass das AS zuverlässig zwischen Menschen und Tieren unterscheiden kann, wovon zurzeit nicht ausgegangen werden kann. Falls man diese Bestimmung ernst nimmt, dürften solche Fahrzeuge nicht zugelassen werden, da sie Gefahr laufen, ein Kleinkind als Tier zu interpretieren und damit menschliches Leben zu missachten. Im Weiteren entspricht lit. d keiner im SVG formulierten Verkehrsregel, wonach das menschliche Leben höchsten Schutz geniesst. Ziff. 3 DV weist zudem darauf, dass die nationalen Verkehrsregeln massgeblich sind.	Post, SAAM, A-MAG
Zu Art. 3 Abs. 3: Die Einhaltung der Verkehrsregeln sind sehr detailliert aber zu wenig konkret umschrieben (u.a. «angemessener» Abstand). Im Wesentlichen geht es darum, dass ein vollautomatisiertes Fahrsystem das Fahrzeug so bedienen können muss, dass alle Verkehrsregeln eingehalten werden können. Demgegenüber können das teil- respektive hochautomatisierte Fahrsystemen nur teilweise und es gelten andere Rechte und Pflichten für die verantwortlichen Menschen.	NW, SH, TG, ACVS, KSSD, SSV, SVSP, FOR, KpOW

Abs. 3 Bst. a + c: Die beiden Bestimmungen überschneiden sich. Was ist unter angemessener Geschwindigkeit zu verstehen?	TPG
Art. 3 III c. statt «umgebenden», eher «gegebenen» oder «konkreten»	Post, SAAM, A-MAG
Art. 3 Abs. 3 Bst. d: Es wird erwähnt, dass dem Schutz von Menschenleben höchste Priorität eingeräumt werden muss. Allerdings wird nicht präzisiert, ob damit das Leben der Fahrzeuginsassinnen und Fahrzeuginsassen oder der anderen Verkehrsteilnehmenden gemeint ist; das könnte für die Systemprogrammierung wichtig sein. Auf jeden Fall muss die Transparenz der Algorithmen und die Art, wie die Kriterien festgelegt werden, sichergestellt werden, insbesondere aus ethischer Sicht.	VD
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) BS, SP, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, Routiers, Pro Velo, VCS, SBV, Suva, DTC, CHO, Greenpeace, MyBuxi, PPU, Swissmoves	
Die Fahrzeuge müssen in der Komplexität des urbanen Mischverkehrs die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleisten. Das betrifft vor allem eine situationsangepasste Geschwindigkeit und ein vorausschauendes, defensives Fahrverhalten der Fahrzeuge. Sie dürfen nicht zu Lasten des subjektiven Sicherheitsempfindens von Fussgänger/innen und Velofahrer/innen gehen. Entsprechende Verdrängungseffekte beim Langsamverkehr sollen ausgeschlossen werden.	Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU, SP
Automatisierte Fahrzeuge sollen jederzeit mit Verkehrsteilnehmenden ohne Automatisierung kommunizieren können (z.B. Autos, Lastwagen, Motorrad, Velo, Fussgänger und Fussgängerinnen). Dadurch kann das Risiko eines Unfalls reduziert/vermindert werden.	SP, Suva, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU,
Letztendlich muss gewährleistet werden, dass zur Überprüfbarkeit an die Systemdaten gelangt werden kann (Edition bzw. Herausgabepflichten).	BS
Ein Automatisierungssystem muss zulassen, dass ein Fahrzeug bei Unfall oder Panne unverzüglich von der Strasse entfernt werden kann. Ist kein Fahrer vor Ort, muss ansonsten mit massiven Verzögerungen gerechnet werden.	Routiers
AV wird uneinheitlich im Singular und Plural verwendet. Titel 1. Abschnitt: « <b>Zulassungsanforderungen an Fahrzeuge...</b> » wäre für den Leser klarer. Struktur und Begriffe von Art. 3 korrelieren nur teilweise mit Abs. 2 lit. a, was auf die Schwierigkeiten hinweist, welche die vom Gesetz abweichende Definition in dieser Verordnung mit sich bringt.	DTC
Abschnitt 1, Punkt b: Diese Bedingung schliesst vollautomatisierte Fahrzeuge aus gemäss der Definition d).	MyBuxi
Zu Art. 3 Abs. 1 lit. b: Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden.	BS
Art. 3 I b ist zirkulär, weil das AS selber auch Teil der Fahrzeugsysteme ist. Die Aussage, dass das Automatisierungssystem, sich selbst soll «betätigen können», ist daher missverständlich. Die Begriffe «AS» und sonstige «Fahrzeugsysteme» sollten im Bericht abgegrenzt und erklärt werden.	DTC
Absatz 1 Bst. b folgendermassen umschreiben: ... <i>die Fahrzeugsysteme betätigen können, die für die Fahrt sowie gegebenenfalls für die Zeit bis zur sicheren Rückübernahme der Bedienung durch die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer erforderlich sind;</i> Begründung: Kritisch ist vor allem die Übergangszeit, von der Übernahmeanforderung bis zur Übernahme der Fahraufgabe durch eine Person.	Fussverkehr, SBV
Gemäss Art. 3. Abs. 1 lit. g wird pro Forma ein Schutzmechanismus vom Hersteller verlangt. Wie dieser Schutzmechanismus auszusehen hat bleibt hingegen offen. Hier sollte von einem konkreten Mindeststandard ausgegangen werden.	BS
Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c deutet darauf hin, dass das Automatisierungssystem eines Fahrzeugs aktiviert sein könnte, während eine fahrzeugführende Person manuell führt. In den Begriffsdefinitionen (Art. 2) wird allerdings dargelegt, dass die fahrzeugführende Person inaktiv ist, sobald das System aktiviert ist. Das ist für uns stichhaltig. Die Formulierung «führerlose Fahrzeuge» in Kombination mit «sobald es aktiviert ist» suggeriert eine Situation, die es von vornherein gar nicht geben dürfte.	Swissmoves
Art. 3 I c & e befassen sich nicht mit der Bedienung des Fahrzeugs durch das AS, sondern offenbar mit der Fahrzeugbedienung durch den Lenker. Sie sollten daher eher am Schluss angefügt werden, um in der Liste nicht zwei unterschiedliche Aspekte miteinander zu vermischen. Sodann sollte klargestellt werden, dass der Lenker das AS einfach bedienen können muss. Was «einfach» bedeutet, sollte im Bericht noch etwas konkreter umschrieben werden.	DTC

Art. 3 II spricht im Ingress von der «gesamten Betriebsdauer». Derselbe Begriff wird auch andernorts erwähnt, bezieht sich aber dort (offenbar) auf die gesamte Lebensdauer des AS, während hier wohl die Aktivierungsdauer des AS gemeint ist. Der «gewisse Zeitraum» in Art. 2 lit. a wird in Art. 3 II a mit «dauernd» gleichgesetzt, was inhaltlich nicht zutrifft und den Leser verwirrt.	
Art. 3 Abs. 2 Bst. c: Wo wird klargemacht wo das Einsatzgebiet ist?	CHO
Abschnitt 2, Punkt e: Dieser Punkt geht davon aus, dass ein menschliches Eingreifen in der akuten Situation zu einer Verbesserung der Lage führt. Braucht es diesen Punkt in dieser Form? Es ist ja bereits geregelt, dass eine Übernahme der Steuerung durch einen menschlichen Akteur möglich sein muss.	MyBuxi
Art. 3 Abs. 2 lit. e AFV: Wie ist die Definition einer «ausreichenden Zeitreserve»? Wie soll solch eine ausreichende Zeitreserve gewährleistet werden? 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.	BS
Art. 3 Abs. 2 lit. e AFV: Die Mindestreaktionszeit sollte konkretisiert werden.	BS, AGVS, auto-schweiz
Art. 3 III wurde aus Anhang II Ziff. 1.1.2. DV 2022/1426 übernommen und mit ihm auch lit. d, der voraussetzt, dass das AS zuverlässig zwischen Menschen und Tieren unterscheiden kann, wovon zurzeit nicht ausgegangen werden kann. Falls man diese Bestimmung ernst nimmt, dürften solche Fahrzeuge nicht zugelassen werden, da sie Gefahr laufen, ein Kleinkind als Tier zu interpretieren und damit menschliches Leben zu missachten. Im Weiteren entspricht lit. d keiner im SVG formulierten Verkehrsregel, wonach das menschliche Leben höchsten Schutz genießt. Ziff. 3 DV verweist zudem darauf, dass die nationalen Verkehrsregeln massgeblich sind.	DTC
Art. 3 Abs. 3: Es fehlt ein Eintrag, dass auch mit unvorhergesehenen Einflüssen (Witterung, Hindernisse auf Fahrbahn etc.) umzugehen ist.	CHO
Zu Art. 3 Abs. 3: Die Einhaltung der Verkehrsregeln sind sehr detailliert aber zu wenig konkret umschrieben (u.a. «angemessener» Abstand). Im Wesentlichen geht es darum, dass ein vollautomatisiertes Fahrsystem das Fahrzeug so bedienen können muss, dass alle Verkehrsregeln eingehalten werden können. Demgegenüber können das teil- respektive hochautomatisierte Fahrsistenzsysteme nur teilweise und es gelten andere Rechte und Pflichten für die verantwortlichen Menschen. Grundsätzlich stellen sich bei Art. 3 Abs. 3 auch noch folgende Fragen, wenn beispielsweise das System versagt. Wer ist in diesem Falle für die Verkehrsregelverletzung verantwortlich und wer überprüft die Verantwortlichkeiten.	BS
Abschnitt 3: ist dieser nötig? Alle Verkehrsteilnehmer müssen sich ja an die Verkehrsregeln halten. Für welchen Zweck müssen Scheibenwischer aktiviert werden? Wenn solche Regeln nötig sind, sollte auf die einwandfreie Funktionssicherstellung der Sensoren und Übertragungseinrichtungen hingewiesen werden.	MyBuxi
Artikel 3 Absatz 3 führt bestimmte Strassenverkehrsregeln auf, die bereits in Kraft sind. Andere Regeln, die wir für genauso wichtig erachten, werden nicht erwähnt (an einer Kreuzung mit Verkehrsregelung muss das Fahrzeug die Vortrittsregeln einhalten). Müssen die einzelnen Regeln wirklich genannt werden?	Swissmoves
In Art. 3, Absatz 3 a. und b. («mit angemessener Geschwindigkeit» und «einen angemessenen Abstand») geht nicht hervor, durch wen Geschwindigkeit und Abstände definiert werden. Weil sowohl Geschwindigkeits- und Abstandverhalten in höchstem Masse sicherheitsrelevant sind und Auswirkungen auf die objektive und subjektive Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmenden haben, müssen die angemessene Geschwindigkeit und die angemessenen Abstände zwingend von Seiten Behörden mit klaren Mindestvorgaben geregelt sein.	Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU, SP
Art. 3 III c. statt «umgebenden», eher «gegebenen» oder «konkreten»	DTC
[neu] f. behördliche Datengrundlagen für die Navigationssysteme verwenden [welche unmittelbar aktualisiert werden können].	SP

**Frage 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)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, SSV, economiesuisse, ACVS, asa, KKJPD, KKPKS, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Pro Velo, Road-Cross, BFU, VfV, TCS, FRS, VFAS, VCS, IG DHS, SAAM, Swissdrive, Suva, SVV, Post, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PPU, TPG, VBZ, LB

Durch die Beherrschung aller Verkehrsszenarien wird eine sinnvolle Einheitlichkeit geschaffen. Eine Abstimmung mit den internationalen Regelungen und Standards ist ebenfalls sinnvoll. Road-Cross

Der wesentliche Aspekt ist, das EU bzw. ECE-Verkehrsszenarien beherrscht werden müssen. AMAG

Der TCS betont nachdrücklich, dass es eines Gesetzesrahmens bedarf, der Anpassungen an die Entwicklung der internationalen Normen ermöglicht, damit die Rechtssicherheit für Importeure und Fahrzeugnutzende garantiert werden kann. TCS

Es stellt sich für den Einsatz auf der Strasse noch die Frage, wie von der Kontrollbehörde auf einfache Art und Weise der bauartbedingte Einsatzbereich gemäss Typengenehmigung erkannt und überprüft werden kann? Hierzu müssen Ausführungen ergänzt werden. LU, NW

Zudem müssen die Informationen für die VerkehrsexpertInnen effizient einsehbar sein. BE

Zudem sollte Abs. 1 klarer formuliert werden: «Der Hersteller bestimmt und deklariert den Bereich, für den die Benützung eines bestimmten Automatisierungssystems technisch vorgesehen ist (bauartbedingter Einsatzbereich)» NW

Art. 4 Abs. 1: Dieser Absatz ist nicht sehr klar. Es ist schwierig, festzustellen, was genau der Hersteller definieren muss, insbesondere im Hinblick auf die Arten von Automatisierungssystemen. VD

In Art. 4 Abs. 1 muss es heissen «...Typen von Automatisierungssystemen». ZG, VfV

Art. 4 Abs. 2 Bst. a: Ist es gerechtfertigt, dass hier nur auf Anhang 2 Ziffer 12 VTS verwiesen wird und nicht auch auf Ziffer 11? VD

Art. 4 Absatz 2 lit. a – c: Diese Bestimmung ist insofern unklar, als sie in lit. a für das ODD offenbar auf die in den UNECE antizipierten Verkehrsszenarien abstellt und diesbezüglich auf sämtliche von der CH anerkannten UNECE-Reglemente verweist, von denen sich allerdings der Grossteil nicht mit ODD-Verkehrsszenarien befasst. Der pauschale Hinweis in 4 II a auf rund 170 UNECE Reglemente gemäss Anhang 2 Ziff. 12 VTS überfordert den Leser. Es sollte daher im Bericht auf die wichtigsten Reglemente Bezug genommen werden, welche die erwähnten Verkehrsszenarien definieren und geklärt werden, wie die abstrakten Verkehrsszenarien und die realen Verkehrssituationen im Strassenverkehr sich zueinander verhalten. In diesem Zusammenhang sollte auch der Aspekt der Zulassung deutlich von jenem der Haftung getrennt werden, da für letztere die effektive konkrete Verkehrssituation und nicht die (hypothetischen) Verkehrsszenarien der Zulassung massgebend sind. Post, SAAM, AMAG

Art. 4 Absatz 2 lit. a – c: Sodann sollte der Bericht die grundsätzliche Frage klären, wie sich die allgemeine Übernahme der DV (EU) 2022/1426 gemäss VTS-Anhang 2 Ziff. 112 zu den diversen selektiven Hinweisen (z.B. lit. b) im vorliegenden Entwurf enthält.

Näherer Ausführungen im Bericht bedarf auch lit. c, da diese Bestimmung im Moment noch keinen normativen Gehalt aufweist, sondern auf noch nicht vorhandene Bestimmungen verweist. Zumindest der Verweis auf die Fundstelle eines Entwurfs wäre hilfreich.

Abs. 3: Ist hier die internationale oder die nationale Typengenehmigung gemeint? Dies sei gegebenenfalls zu konkretisieren ZG

Art. 4 Absatz 3: Zusätzlich zu den «Verkehrsszenarien» bzw. den «beherrschten Verkehrssituationen» (Bericht s. 17) spricht dieser Absatz von «vorgesehenen realen Einsatzbedingungen» zur Abgleichung mit der «Umgebung». Hinzukommen bei der effektiven Fahrt mit einem automatisierten Fahrzeug die tatsächliche Verkehrssituation, die namentlich bei Unfällen von zentraler Bedeutung ist. Damit der Leser mit diesen ähnlichen, aber doch unterschiedlichen Begriffen zurechtkommt, sollten sie im Bericht besser voneinander abgegrenzt bzw. vereinheitlicht werden. Post, SAAM, AMAG, Mobility, VBZ

Art. 4 Absatz 4: Diese Bestimmung verunsichert insofern, als sie eine abschliessende Aufzählung von Anforderungen stellt, die eigentlich durch die umfangreichen Bestimmungen gemäss Absatz

1 und 2 bereits abgedeckt sein sollten. Es wäre deshalb hilfreich, im Bericht zu erläutern, weshalb es diesen Absatz noch braucht und wieso das Fahrzeug im bauartbedingten Einsatzbereich z.B. nicht auch die übrigen Verkehrsteilnehmer erkennen können muss.	
Art. 4 Abs. 4: Ein Automatisierungssystem sollte nach hier vertretener Auffassung nicht abschliessend sondern nur als Beispiele aufgeführten Gegebenheiten nicht nur erkennen sondern das Fahrverhalten darauf einstellen können.	LB
Gemäss Absatz 4 [in der französischen Fassung] müssen die erwähnten Gegebenheiten «identifiziert» werden können [«identifizieren»], wohingegen im deutschen Text von «haben» die Rede ist. Das System soll diese Gegebenheiten nicht identifizieren können, sondern sie haben, also darüber verfügen. Diese Informationen können zum Beispiel von einer Quelle ausserhalb des Autos bereitgestellt werden. Somit schlagen wir folgenden Text vor: Automatisierungssysteme müssen im bauartbedingten Einsatzbereich <del>folgende Gegebenheiten erkennen können</del> Zugang zu folgenden Informationen haben:	LOXO
Aus unserer Sicht fehlt allerdings in Absatz 4 als wesentlicher Faktor das Erkennen anderer Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger, Fahrradfahrer, andere Motorfahrzeuge, Wildtiere, etc.	LU
Abs. 4 lit. a könnte eventuell mit Schneefall und Eisglätte ergänzt werden. Ansonsten ganz weglassen und nur "meteorologische Rahmenbedingungen" verwenden.	BE, AG
Art. 4 Abs. 4: Gemäss Erläuterungsbericht ist die Aufzählung abschliessend. Die Auflistung der meteorologischen Rahmenbedingungen in lit. a ist hingegen nicht abschliessend zu verstehen. Wir bitten darum, diese Unterscheidung im Erläuterungsbericht noch klarer zu erwähnen und nach Möglichkeit eine umfassende Liste von meteorologischen Rahmenbedingungen im Erläuterungsbericht zu ergänzen.	NE, VD, SSV
Art. 4 Abs. 4 lit. a: Es sind wohl weniger die meteorologischen Rahmenbedingungen (allgemeine Wetterlage), sondern die konkreten Wetterbedingungen gemeint. Letztlich dürfte es darum gehen, dass das Fahrzeug erkennt, ob es sich innerhalb oder ausserhalb des Einsatzbereichs bewegt, für den es konzipiert worden ist. Das könnte etwa wie folgt formuliert werden: «Das AS muss gewährleisten, dass es nur Fahraufgaben innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs übernimmt» (vgl. Art. 25a E-SVG). Anhand welcher Parameter dies geschieht, sollte der Technologie des Herstellers überlassen werden, die sich weiterentwickeln wird. Im Bericht kann allenfalls auf die in lit. a bis e erwähnten Kriterien hingewiesen werden.	Post, SAAM, A-MAG
Art. 4 Abs. 4 Bst. b): Hängt die Tageszeit nicht auch von der im Einsatzraum des Fahrzeuges gelten Zeitumstellung von Sommer- und Winterzeit ab?	LB
Art. 4 Abs. 4 lit. d: Neben den Markierungen sind auch die Signale und die Zeichen von Behörden explizit zu erwähnen.	AI, SSV
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.	BL
Art. 4 Abs. 4 Bst. e): Sollte neben dem Erkennen des "geographischen Gebiet" nicht auch der Ort erkannt und angegeben werden, wo sich das Fahrzeug zu einem gegebenen Zeitpunkt befindet?	LB
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert) BS, Fussverkehr, L-Drive, Routiers, SBV, DTC, CHO, MyBuxi, Swissmoves	
Einsatzgebiete sollen nicht frei durch die Hersteller gewählt werden dürfen. Diese sind zu standardisieren. Ansonsten haben wir eine Situation wie die frühe Erstellung der Eisenbahnen in der Schweiz. Auch dort musste der Steuerzahler am Schluss aufräumen.	CHO
Aktuell werden die ODD (Operational Design Domain) mithilfe von Kriterien-Matrizen beschrieben, zu denen noch viel mehr Elemente als die hier angegebenen gehören. Warum wurde so stark begrenzt? Swissmoves ist im Bereich ODD und aktuelle Genehmigungen sehr aktiv. Sehr gerne würden wir die verschiedenen für die ODD erarbeiteten Matrizen erörtern.	Swissmoves
Die Schweiz sollte die internationalen Regelungen ohne Zusatzaufwände anerkennen. Gleichzeitig sollen davon abweichende Regelungen in der Schweiz möglich sein, wenn diese die Position der Schweiz in der Entwicklung des automatisierten Fahrens, insbesondere in der «shared automatic mobility» Ausprägung fördern können und / oder die Schweiz für die Entwicklung des automatisierten Fahrens für Forschung und Entwicklung als Standort attraktiver machen.	MyBuxi
Art. 4 Absatz 2 lit. a – c: Diese Bestimmung ist insofern unklar, als sie in lit. a für das ODD offenbar auf die in den UNECE antizipierten Verkehrsszenarien abstellt und diesbezüglich auf sämtliche von der CH anerkannten UNECE-Reglemente verweist, von denen sich allerdings der Grossteil nicht mit ODD- Verkehrsszenarien befasst. Der pauschale Hinweis in 4 II a auf rund 170 UNECE	DTC

Reglemente gemäss Anhang 2 Ziff. 12 VTS überfordert den Leser. Es sollte daher im Bericht auf die wichtigsten Reglemente Bezug genommen werden, welche die erwähnten Verkehrsszenarien definieren und geklärt werden, wie die abstrakten Verkehrsszenarien und die realen Verkehrssituationen im Strassenverkehr sich zueinander verhalten. In diesem Zusammenhang sollte auch der Aspekt der Zulassung deutlich von jenem der Haftung getrennt werden, da für letztere die effektive konkrete Verkehrssituation und nicht die (hypothetischen) Verkehrsszenarien der Zulassung massgebend sind.

Art. 4 Absatz 2 lit. a – c: Sodann sollte der Bericht die grundsätzliche Frage klären, wie sich die allgemeine Übernahme der DV (EU) 2022/1426 gemäss VTS-Anhang 2 Ziff. 112 zu den diversen selektiven Hinweisen (z.B. lit. b) im vorliegenden Entwurf enthält. Nähere Ausführungen im Bericht bedarf auch lit. c, da diese Bestimmung im Moment noch keinen normativen Gehalt aufweist, sondern auf noch nicht vorhandene Bestimmungen verweist. Zumindest der Verweis auf die Fundstelle eines Entwurfs wäre hilfreich.

Art. 4 Absatz 3: Zusätzlich zu den «Verkehrsszenarien» (Absatz 2) bzw. den «beherrschten Verkehrssituationen» (Bericht s. 17) spricht dieser Absatz von «vorgesehenen realen Einsatzbedingungen» zur Abgleichung mit der «Umgebung». Hinzukommen bei der effektiven Fahrt mit einem automatisierten Fahrzeug die tatsächliche Verkehrssituation, die namentlich bei Unfällen von zentraler Bedeutung ist. Damit der Leser mit diesen ähnlichen, aber doch unterschiedlichen Begriffen zurechtkommt, sollten sie im Bericht besser voneinander abgegrenzt bzw. vereinheitlicht werden.

Wir sind bezüglich der internationalen Regelungen einverstanden, sind aber skeptisch, ob im gleichen Artikel Absatz 4 nicht eher die Auswirkungen der Rahmenbedingungen (z.B. Wetter oder Lichteinstrahlung) als das Erkennen der Rahmenbedingungen reguliert werden müsste. Es spielt eigentlich keine Rolle, welches meteorologische Phänomen die Sichtweite einschränkt, wenn die korrekte Sichtweite erkannt wird. Wir schlagen deshalb die folgende Aufzählung vor:

Fussverkehr

- a) *Sichtweite des Automatisierungssystems;*
- b) *Sichtweite des Fahrers;*
- c) *Markierungen und Art der Verkehrsfläche;*
- d) *Sichtbarkeit der Markierungen;*
- e) *Haftungseigenschaften der Verkehrsfläche;*
- f) *Zeit;*
- g) *geographisches Gebiet;*

Es ist nicht genügend, dass sie nach Art. 4 Abs 4. dies erkennen. Grundsätzlich muss das Automatisierungssystem damit umgehen können, die Verantwortung an den Fahrer / Operator delegieren oder sich vorgängig abschalten.

CHO

Artikel 4 Absatz 4 enthält eine Liste von Gegebenheiten, welche die Automatisierungssysteme erkennen können müssen. Andere wichtige Gegebenheiten wie etwa Signale, andere Verkehrsteilnehmende, Strassenzustand usw. fehlen.

Swissmoves

Art. 4 Absatz 4: Diese Bestimmung verunsichert insofern, als sie eine abschliessende Aufzählung von Anforderungen stellt, die eigentlich durch die umfangreichen Bestimmungen gemäss Absatz 1 und 2 bereits abgedeckt sein sollten. Es wäre deshalb hilfreich, im Bericht zu erläutern, weshalb es diesen Absatz noch braucht und wieso das Fahrzeug im bauartbedingten Einsatzbereich z.B. nicht auch die übrigen Verkehrsteilnehmer erkennen können muss.

DTC

Gemäss lit. a ist wohl weniger die meteorologischen Rahmenbedingungen (allgemeine Wetterlage), sondern die konkreten Wetterbedingungen gemeint. Letztlich dürfte es darum gehen, dass das Fahrzeug erkennt, ob es sich innerhalb oder ausserhalb des **Einsatzbereichs** bewegt, für den es konzipiert worden ist. Das könnte etwa wie folgt formuliert werden: «Das AS muss gewährleisten, dass es nur Fahraufgaben innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs übernimmt» (vgl. Art. 25a E-SVG). Anhand welcher Parameter dies geschieht, sollte der Technologie des Herstellers überlassen werden, die sich weiterentwickeln wird. Im Bericht kann allenfalls auf die in lit. a bis e erwähnten Kriterien hingewiesen werden.

Art. 4 Abs. 4: Gemäss Erläuterungsbericht ist die Aufzählung abschliessend. Die Auflistung der meteorologischen Rahmenbedingungen in lit. a ist hingegen nicht abschliessend zu verstehen. Wir bitten darum, diese Unterscheidung im Erläuterungsbericht noch klarer zu erwähnen und nach Möglichkeit eine umfassende Liste von meteorologischen Rahmenbedingungen im Erläuterungsbericht zu ergänzen. Es ist z.B. zu prüfen, ob auch «Seitenkräfte», wie diese aufgrund von starken Winden entstehen können, als zusätzliche Litera aufzunehmen ist.

BS

Art. 4 Abs. 4 lit. d: Neben den Markierungen sind auch die Signale explizit zu erwähnen.

Neben Niederschlag und Nebel gehören auch Eis und Schnee dazu. Bestehen Zweifel über den Einsatz bei nicht vorgesehenen Bedingungen, darf das Fahrzeug nicht eingesetzt werden.

Routiers

Zudem muss das Fahrzeug in der Lage sein, Entscheidungen bei falschen Markierungen, Baustellensignalisationen, verschmutzter Strasse und fehlenden oder ausgefallenen Signalen treffen. Ansonsten darf es bei solchen Bedingungen nicht eingesetzt werden.

L-drive Schweiz stellt den Antrag, Art. 4 Abs. 4 über die bereits aufgeführten Begebenheiten hinaus mit Bst. f Bodenbeschaffenheit zu ergänzen.

L-Drive

**Frage 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)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, SSV, economiesuisse, ACVS, asa, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, Pro Velo, VfV, FRS, TCS, VFAS, VCS, IG DHS, SBV, SAAM, SVV, DTC, Post, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PPU, Swissmoves

Die Fahrzeugart muss eindeutig darauf hinweisen beziehungsweise es muss eindeutig erkennbar sein, dass es sich um ein führerloses Fahrzeug handelt.

BE, AG

Die Abweichung von Art. 3b Abs. 1 VTS macht Sinn, um einer Lageraufstockung mit importierten Fahrzeugen bei der Ankündigung von neuen Vorschriften nicht Vorschub zu leisten.

LU

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

SP, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU

Das Aufeinandertreffen von konventionellen und automatisierten Fahrzeugen im Strassenverkehr wird allgemein als ein Sicherheitsrisiko angesehen. Entsprechend muss sich die Schweiz vorbehalten können, von internationalen technischen Vorschriften gegebenenfalls abweichen zu können. Deshalb stellen wir den Antrag, Art. 5 Abs. 2 AFV wie folgt zu ergänzen: «Die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen richtet sich in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme, sofern keine Sicherheitsrisiken bestehen.»

Damit hinsichtlich des allgemeinen Rechtsgrundsatzes des Rückwirkungsverbots keine heikle Gesetzesgrundlage geschaffen wird, müssen allfällige Weiterentwicklungen im Normenbereich schon bei der ersten Inverkehrsetzung berücksichtigt werden. Ausserdem ist diese Regel auf führerlose Fahrzeuge und nicht auf andere Fahrzeuge mit Automatisierungssystem anwendbar.

TCS

Die Schweizer Regelung soll unverändert gelten für Fahrzeuge mit Automatisierungssystem, die für den Betrieb auf die Anwesenheit einer fahrzeugführenden Person angewiesen sind. Diese Fahrzeuge basieren meist auf Volumenmodellen, womit die mit dieser Regelung vertrauten Importkanäle angesprochen sind. Für führerlose Fahrzeuge würde die generelle Schweizer Regelung mit Bezug zum Einfuhrdatum nicht gelten. Nur Fahrzeuge, die dem aktuellen Stand der Technik und den neuesten Vorschriften entsprechen, sollen zugelassen werden. Wie ist sichergestellt, dass die «neuesten Vorschriften und der aktuelle Stand der Technik» für zulassende Behörden verfügbar ist?

AMAG

Der Titel ist zu allgemein, da es nur um den zeitlichen Anwendungsbereich für internationale Regelungen geht.

Post, DTC, SAAM

Absatz 1: Dieser Absatz ist deklaratorischer Natur, da sich aus Art. 3a VTS bereits dasselbe ergibt. Üblicherweise werden Bestimmungen ohne eigenen normativen Gehalt vermieden. Es sollte daher im Bericht näher erläutert werden, was die juristische Tragweite dieser Bestimmung ist, falls sie beibehalten wird.

Absatz 2: Entgegen dem Titel des 2. Kapitels ist dies keine allgemeine Bestimmung, sondern eine Sonderbestimmung für führerlose Fahrzeuge. Sie steht daher systematisch nicht am richtigen Ort. Inhaltlich erscheint der Zeitpunkt der Inverkehrsetzung sachgerecht.

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

L-Drive, Routiers, Road-Cross, MyBuxi, TPG

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

L-Drive, Road-Cross

fürherlosen Fahrzeugen richtet sich in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme, <i>sofern keine Sicherheitsrisiken bestehen.</i> »	
Wir befinden uns in einer Einführungs- und Versuchsphase. Es wäre mutig und nahezu vermessen, jemandem Zulassungsvorschriften gemäss dem Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung zu garantieren. Anschliessend müsste man alle Fehler, Defekte und Schwächen des Fahrzeugs bis zu seinem Lebensende akzeptieren.	Routiers
Wir begrüssen diese Bestimmung. Dennoch befürchten wir, dass die Schweiz bei der Zulassung von automatisierten Fahrzeugen in der Schweiz möglicherweise von Entscheiden internationaler Behörden abhängig wird – insbesondere bei Fahrzeugen, die in der Schweiz und nicht in einem anderen Land, vor allem in einem EU-Land, typengeprüft wurden.	TPG
Es ist sinnvoll, dass die Schweiz internationale technische Vorschriften anerkennt. Um eine bedeutende Rolle in der weiteren Entwicklung der automatisierten Mobilität einnehmen zu können, sollte die Schweiz aber auch eigene, weitergehende Regelungen erlauben können.	MyBuxi
<b>Frage 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)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)	
ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, <b>SP, SSV, ACVS, asa, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, auto-schweiz, Fussverkehr, L-Drive, Routiers, Pro Velo, Road-Cross, BFU, VfV, FRS, TCS, VCS, IG DHS, SBV, SAAM, Suva, SVV, Post, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PPU, TPG</b>	
Es sollte nicht nur mit Gefährdung begründet werden müssen. Es geht auch darum, dass verkehrsbehindernde und regelmässig defekte Fahrzeuge aus dem Verkehr genommen werden.	Routiers
Ausserdem wäre es denkbar, die Komplexität der Verkehrssituation zu berücksichtigen und für den besagten Fahrzeugtyp eine Eingrenzung der betroffenen ODDs vorzunehmen, anstatt das Fz komplett stillzulegen	Mobility
Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die neuen Vorschriften nicht für Fahrzeuge gelten sollten, die sich bereits im Verkehr befinden. Wir können nur dann eine Ausnahme zulassen, wenn dies absolut notwendig ist und eine reale Gefahr für die Bevölkerung besteht.	FRS
Das UVEK / ASTRA sollte einen weitgehenden Handlungsrahmen erhalten und diesen ausschöpfen.	MyBuxi
Art. 6 Abs. 1 Bst a: Der Begriff «verhältnismässig» führt in diesem Kontext zu Unklarheiten in Bezug auf die Nachrüstpflcht und schafft Unsicherheiten bei der Anschaffung eines Fahrzeuges mit Automatisierungssystem. Eine beispielshafte Aufzählung des Begriffs der Verhältnismässigkeit könnte da Abhilfe schaffen.	LU, SSV
Art. 6 Abs. 2 Bst. b: Ist ein Motorfahrzeug an einem Unfall mit Personenschaden als Verursacher beteiligt, ist oft die fahrzeugenkende Person selbst der Auslöser. Art. 6 Abs. 2 ist deshalb dahingehend zu präzisieren: «einen Unfall mit Personenschaden verursacht hat <i>und andere Ursachen ausgeschlossen werden können</i> »	LU
In Art. 6 Abs. 2 lit. b ist darauf hinzuweisen, 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.	ZH, LU, NW, OW, SZ, BL, SO, AR, AI, GR, AI, SH, AG, VD, NE, VS, GE, JU, <b>ACVS, KKPKS, KSSD, asa, SSV, SVSP, Post, SAAM, AMAG, TPG, Mobility, FOR, KpOW</b>
Grundsätzlich ist die sofortige Anwendung neuer sicherheitsrelevanter Vorschriften auf früher zugelassene aFz im Interesse der Verkehrssicherheit sinnvoll und legitim. Es sollte allerdings präzisiert und erläutert werden, was die Konsequenzen für den Fz-Halter sind	Post, SAAM AMAG, Mobility
I b: Statt «bestehende nachgewiesene Gefährdungen» wäre besser: «konkret nachgewiesene Gefährdung», da nicht bestehende Gefährdungen zum vornherein nicht abgewendet zu werden brauchen, «bestehend» also pleonastisch ist.	

<p>II a: Dieser Punkt könnte systematisch eher als lit. c angeführt werden, da er weniger wichtig erscheint als lit. a und b.</p> <p>II c: Statt «vergleichbar», besser und eindeutiger: «mehrere ähnliche sicherheitsrelevante», es sei denn, dass auch verschiedenartige Vorfälle gemeint sind; dann müsste aber das Kriterium für die Vergleichbarkeit klargestellt werden.</p>	
<p>Die Bundesbehörde braucht einen gewissen Handlungsspielraum, etwa im Falle von Fehlfunktionen, die die Hersteller nicht vorweggenommen haben. Der Artikel bedürfte allerdings nicht so vieler Detailausführungen. Primär wären vor allem Sicherheitserwägungen anzuführen; allfällige Cyberangriffe (Art. 6 Abs. 2 Bst. b) könnten zum Beispiel weggelassen werden.</p>	TCS
<p><b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)  UR, ZG, BS, TG, <b>economiesuisse</b>, <b>AGVS</b>, <b>VFAS</b>, <b>SAAM</b>, <b>DTC</b>, <b>Post</b>, <b>CHO</b>, <b>TPG</b>, <b>Swissmoves</b></p>	
<p>Schreibweise: In der Überschrift von Art. 6 muss es heissen: «...in Verkehr gesetzte_ Fahrzeuge_» (je ohne «n»)</p>	ZG
<p>Dass neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr gesetzten Fahrzeugen zur Anwendung kommen sollen, ist im Sinne der Verkehrssicherheit zu begrüßen.</p>	VFAS, DTC
<p>Es sollte präzisiert und erläutert werden, was die Konsequenzen für den Fz-Halter sind. Falls der Halter sein Fz nicht mehr benutzen darf und sich ein neues Fz kaufen muss, weil eine Nachrüstung nicht möglich ist, wäre dies mit der Eigentumsgarantie schwer zu vereinbaren.</p>	DTC
<p>Es muss aber mit allen Mitteln verhindert werden, dass Fahrzeuge, welche nicht aufgerüstet werden können, ihre Verkehrszulassung verlieren. Ebenfalls darf der Kostenfaktor einer Aufrüstung nicht ausseracht gelassen werden. Würde eine EU-Gesamtgenehmigung ihre Gültigkeit verlieren, hätte dies auch auf das in der Schweiz verkehrende Fahrzeug Einfluss.</p> <p>Unserer Ansicht nach ist der Artikel aufgrund des Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen (MRA) obsolet.</p>	economiesuisse, VFAS
<p>Art. 6 Abs. 1 Das Ansinnen neue Vorschriften auf bereits in Verkehr gesetzte Automatisierungssysteme anzuwenden, mit dem Ziel Gefährdungen zu reduzieren ist richtig. Es stellt sich die Frage nach der Konsequenz, wenn dies bspw. technisch nicht möglich ist, wird die Zulassung aufgehoben?</p>	UR
<p>Abs. 1, lit. a: Der Begriff «verhältnismässig» sollte mindestens in den Erläuterungen anhand von Beispielen konkretisiert werden oder als «namentliche» Aufzählung beispielhaft bei der Litera erwähnt werden. Die Auslegung bleibt sonst zu offen.</p>	BS, UR
<p>6 I b: Statt «bestehende nachgewiesene Gefährdungen» wäre besser: «konkret nachgewiesene Gefährdung», da nicht bestehende Gefährdungen zum vornherein nicht abgewendet zu werden brauchen, «bestehend» also pleonastisch ist.</p>	DTC
<p>In Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b heisst es «des Strassenverkehrs». Neu eingeführte Vorschriften über Automatisierungssysteme sollten übernommen werden, um bestehende nachgewiesene Gefährdungen jeder Art abzuwenden (für Nutzerinnen und Nutzer, wenn sich das Fahrzeug gerade nicht im Strassenverkehr befindet, z. B. die Klappe eines automatisierten Gütertransportfahrzeugs), und nicht nur im Strassenverkehr.</p>	Swissmoves
<p>6 II a: Dieser Punkt könnte systematisch eher als lit. c angeführt werden, da er weniger wichtig erscheint als lit. a und b.</p>	DTC
<p>Ergänzung Art. 6 lit. b: Auch Unfälle mit einem reinen Sachschaden können eine Gefährdung darstellen und sollen nicht in lit. c hineininterpretiert werden müssen.</p>	UR, BS, ZG, TG, DTC
<p>Art. 6 Abs. 2 Bst. b: Ist ein Motorfahrzeug an einem Unfall mit Personenschaden als Verursacher beteiligt, kann es sehr wohl vorkommen, dass der Auslöser das betroffene Opfer selber ist. Der Absatz ist dahingehend zu präzisieren «einen Unfall mit Personenschaden verursacht hat und andere Ursachen ausgeschlossen werden können».</p>	UR
<p>Art. 6 Abs. 2 lit. b AFV sollte unseres Erachtens für Massnahmen nach Inverkehrsetzung nebst der Verhältnismässigkeit der Massnahme auch explizit berücksichtigen, dass bei einem Unfall mit Personenschaden, der Unfall auf Automatisierungssysteme zurückzuführen ist. Ein menschliches Versagen darf aus unserer Sicht nicht zu Massnahmen bei bereits in Verkehr gesetzten Fahrzeugen führen.</p>	AGVS
<p>6 II c: Statt «vergleichbar», besser und eindeutiger: «mehrere ähnliche sicherheitsrelevante», es sei denn, dass auch verschiedenartige Vorfälle gemeint sind; dann müsste aber das Kriterium für die Vergleichbarkeit klargestellt werden.</p>	DTC

Die Behandlung als rein administrative Massnahme ist unseres Erachtens nicht sinnvoll. Die Konsequenzen gehen auch zu wenig weit. Warum hier plötzlich das Departement und nicht das ASTRA zuständig ist, ist unklar. Der Entscheidungsweg scheint dann eher politisch als sachlich begründet zu sein.	CHO
<b>Frage 8: Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)	
BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, AG, TI, VS, NE, GE, JU, <b>SSV, economiesuisse, ACVS, asa, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, L-Drive, Routiers, Road-Cross, BFU, VfV, FRS, TCS, VFAS, IG DHS, SBV, SAAM, Swissdrive, Suva, SVV, Post, AMAG, LOXO, MyBuxi, TPG</b>	
Es stellt sich die Frage nach der Verhältnismässigkeit (Stichwort «gläserner Fahrzeugfahrende» contra Datenschutz).	BE
Die vorgeschlagenen Bestimmungen entsprechen den Vorschriften des SVG zur Beachtung des internationalen Rechts (Art. 25g Abs. 6 SVG). Dies ist Gegenstand von Artikel 7 Absatz 8 der Verordnung.	TCS
Im Übrigen ist die Bestimmung sehr detailliert formuliert und damit anfällig für Missverständnisse. Die Struktur des Artikels ist nicht gerade leserfreundlich. Statt in Absatz 8 eine Kollisionsregel «Vorrang von 7 vor 3 und 4» zu formulieren, wäre es einfacher, Absatz 7 voranzustellen und Absätze 3 und 4 als subsidiär anwendbar zu erklären, dann würde der komplizierte Absatz 8 entfallen und der ganze Artikel etwas lesbarer.	Post, SAAM, A-MAG
Wie im erläuternden Bericht in den Ausführungen zu Artikel 20 dargelegt, gibt es derzeit keine Regelungen zu den Aufbewahrungsfristen für diese Daten. Es wäre jedoch sinnvoll, wenn diese Informationen auch nach Erreichen der maximalen Speicherkapazität zugänglich bleiben, insbesondere wenn sie im Rahmen einer Untersuchung benötigt werden. Eine Mindestaufbewahrungsdauer von einem Jahr scheint eine angemessene Option.	TI
Es fehlen klare Regelungen, wie lange der Fahrmodusspeicher Daten minimal aufbewahren muss, bzw. wie lange der Fahrmodusspeicher Daten maximal aufbewahren darf.	SSV, LB
Abs. 1 wäre zu streichen, da er wörtlich Art. 25e Abs. 2 nSVG wiederholt, also nichts konkretisiert.	Post, SAAM, A-MAG
Artikel 7 Absatz 2 könnte man noch präzisieren: «Die Aufzeichnungen des Fahrmodusspeichers erfolgen nur, während das Automatisierungssystem aktiviert ist.»	TCS
Absatz 3 Ingress: Da eine blossе Datenspeicherung per se kein Profiling darstellt, ist nicht klar, welches Problem das Profilingverbot als «technische Vorgabe» an die Hersteller lösen will.	Post, SAAM, A-MAG
Abschnitt 3: ein kategorischer Ausschluss des Profilings reduziert den möglichen Erkenntnisgewinn. Daher sollte es eine «Opt-in» Möglichkeit für Profiling geben.	MyBuxi
Die im Fahrmodusspeicher gestützt auf Art. 7 Abs. 3 AFV aufgezeichneten maschinell lesbaren Informationen gelten als "Personendaten" im Sinne von Art. 5 Bst. a) DSGVO. Es ist somit davon auszugehen, dass auf den Fahrmodusspeicher und auf die von diesem erhobenen, gesammelten, gespeicherten und abrufbaren maschinell lesbaren Daten über das Fahrverhalten des betreffenden Fahrzeuges das Datenschutzgesetz der Schweiz zur Anwendung kommt. Daher unterliegen die Daten im Fahrmodusspeicher den Bearbeitungsgrundsätzen von Art. 6 DSGVO: Die Einhaltung des Grundsatzes von Treu und Glauben sowie der Zweckkonformität ist gegeben, wenn der Halter vom Hersteller im Sinne von Art. 9 AFV über das Vorhandensein des Automatisierungssystems und dessen Funktionen unterrichtet wurde. Evtl. könnte die ASTRA ein Merkblatt, eine Weisung oder eine Checkliste zu dieser Informationspflicht herausgeben. Bei der allfälligen Bekanntgabe der im Fahrmodusspeicher gespeicherten Daten ins Ausland (an den Hersteller des Fahrzeuges) müssen zusätzlich zu den Bedingungen von Art. 19 Abs. 1 Bst. c) AFV auch die Voraussetzungen von Art. 16 und 17 DSGVO beachtet werden. In vergleichbarer Art und Weise kann auf die Erfüllung der Meldepflicht nach Art. 14 Abs. 1 AFV und Art. 24 DSGVO verwiesen werden: Weil die Empfänger der Meldung verschieden sind (ASTRA bzw. EDÖB) sind nach hier vertretener Auffassung beide Meldungen unabhängig voneinander zu erstatten.	LB
Es müsste aus unserer Sicht der unbestimmte Begriff "Notfall"(in Art. 7) konkretisiert werden.	LU, ZG
III a: weshalb muss ein Speicher alle Ereignisse von Art. 23, 27 und 38 aufzeichnen? III b: weshalb muss er nur den Beginn und das Ende eines Notmanövers aufzeichnen? lit. e und f könnten ohne weiteres zusammengefasst werden.	Post, SAAM, A-MAG

lit. h & j sind vom zeitlichen Ablauf her schwer verständlich, da nach Wortlaut offenbar etwas rückwirkend gespeichert werden sollte.	
Der Fahrmodusspeicher sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen die GPS-Daten aufzeichnen müssen, sondern bei allen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem.	SH, NE, <b>ACVS</b> , <b>KSSD</b> , <b>SSV</b>
Absatz 4: Um Probleme mit Sommer- und Winterzeitumstellungen zu vermeiden, sollten die Ereignisse jeweils mit UTC (Beispiel ISO 8601) abgespeichert werden.	<b>Post</b> , <b>SAAM</b> , <b>A-MAG</b>
Absatz 5: Was ist der Unterschied zwischen einem «Ereignis» und einem «Vorkommnis»? Falls keiner besteht, sollten nicht unterschiedliche Begriffe verwendet werden.	<b>Post</b> , <b>SAAM</b> , <b>A-MAG</b> , <b>Mobility</b>
Der Bericht führt aus, dass die Bestimmungen auf den UNECE und EU-Regeln beruhen, nennt diese aber nicht, so dass nachvollzogen werden kann, welche Bestimmung der Verordnung von welcher internationalen Regelung stammt und welche Bestimmung von Art. 25 f nSVG damit konkretisiert wird.	<b>Post</b> , <b>SAAM</b> , <b>A-MAG</b>
Art. 23, 27 und 38 AFV: Um eine zirkuläre Verweisung zu vermeiden, sollte der Ingress wie folgt formuliert werden: «Bei Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderung / Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem für das Parkieren / führerlosen Fahrzeugen muss der Fahrmodusspeicher (Art. 7) auch folgende Ereignisse aufzeichnen...»	
Formal: In den Artikeln 23, 27 und 38 wird jeweils auf Artikel 7, Absatz 3, a Bezug genommen. Das hier aber immer nur auf die Artikel 23, 27 und 38 Bezug genommen wird, ist das etwas zirkulär. Vielleicht kann man den Bezug auf Art. 7;3a in Art. 23, 27 und 38 streichen.	<b>VV</b>
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)	
ZH, NW, BS, BL, SG, GR, TG, VD, <b>SP</b> , <b>DTC</b> , <b>KKJPD</b> , <b>KKPKS</b> , <b>Pro Velo</b> , <b>VCS</b> , <b>CHO</b> , <b>FOR</b> , <b>Greenpeace</b> , <b>KpOW</b> , <b>PPU</b> , <b>Swissmoves</b>	
Der Begriff Fahrmodusspeicher ist nicht definiert. Er müsste in Art. 2 beschrieben werden. Auch Assistenzsysteme müssten diesen Artikel einhalten.	<b>CHO</b>
Es fehlen klare Regelungen, wie lange der Fahrmodusspeicher Daten minimal aufbewahren muss, bzw. wie lange der Fahrmodusspeicher Daten maximal aufbewahren darf.	<b>BS</b>
Es wäre sinnvoll, wenn diese Informationen auch über die maximale Speicherkapazität hinaus weiterhin zugänglich blieben, insbesondere, falls Ermittlungsbedarf bestünde. Eine Mindestaufbewahrungsfrist von einem Jahr scheint angemessen.	<b>VD</b>
Die Bestimmung ist sehr detailliert formuliert und damit anfällig für Missverständnisse. Die Struktur des Artikels ist nicht gerade leserfreundlich. Statt in Absatz 8 eine Kollisionsregel «Vorrang von 7 vor 3 und 4» zu formulieren, wäre es einfacher, Absatz 7 voranzustellen und Absätze 3 und 4 als subsidiär anwendbar zu erklären, dann würde der komplizierte Absatz 8 entfallen und der ganze Artikel etwas lesbarer.	<b>DTC</b>
Es muss spezifiziert werden, ob die Fahrmodusspeicher in der Lage sind, alle in den Absätzen 3, 4 und 5 vorgesehenen Elemente dieses Artikels zu speichern. Andernfalls müssen die unbedingt erforderlichen Elemente festgelegt werden.	<b>VD</b>
Abs. 1 wäre zu streichen, da er wörtlich Art. 25e Abs. 2 nSVG wiederholt, also nichts konkretisiert.	<b>DTC</b>
Art. 7 Abs. 2: Die Aufzeichnungen müssten gestartet werden, sobald die fahrerführende Person eine Fahrt durch das Automatisierungssystem anfordert, und nicht erst, wenn Letzteres aktiviert wird. Die Übernahmephase müsste gespeichert werden. Teilweise wird dies im Übrigen auch in Artikel 23 erwähnt.	<b>Swissmoves</b>
Absatz 3 Ingress: Da eine bloße Datenspeicherung per se kein Profiling darstellt, ist nicht klar, welches Problem das Profilingverbot als «technische Vorgabe» an die Hersteller lösen will.	<b>DTC</b>
Artikel 7 AFV müsste vorsehen, dass der Fahrmodusspeicher keine besonders schützenswerten Personendaten verarbeiten darf (zusätzlich zum Profiling, das in Absatz 3 ausdrücklich ausgeschlossen wird). Man beachte, dass es im SVG keine Bestimmung zur Verarbeitung solcher Daten gibt und eine Verarbeitung dieser Daten somit nicht erlaubt wäre.	<b>VD</b>
III a: weshalb muss ein Speicher alle Ereignisse von Art. 23, 27 und 38 aufzeichnen?	<b>DTC</b>
Art. 7 Abs. 3 Bst. b: In Notfällen müssen nur der Beginn und das Ende eines Manövers aufgezeichnet werden. In Notfällen sollten aber alle Manöver aufgezeichnet werden können.	<b>Swissmoves</b>
III b: weshalb muss er nur den Beginn und das Ende eines Notmanövers aufzeichnen?	<b>DTC</b>

Art. 7 Abs. 3 Bst. d: Der Begriff «Zusammenstösse» ist nicht passend. Vielmehr können die Auswirkungen eines Zusammenstosses aufgezeichnet werden.	VD
Art. 7 Abs. 3 Bst. e und f: Technische Störungen müssen aufgezeichnet werden, wenn sie sicherheitsrelevant sind. Es erscheint uns nicht sinnvoll, die Beurteilung des Schweregrads einer Störung dem Hersteller des Automatisierungssystems zu überlassen.	Swissmoves
lit. e und f könnten ohne weiteres zusammengefasst werden.	DTC
Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe j scheint durch Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe i abgedeckt zu sein.	Swissmoves
lit. h & j sind vom zeitlichen Ablauf her schwer verständlich, da nach Wortlaut offenbar etwas rückwirkend gespeichert werden sollte. Absatz 4: Um Probleme mit Sommer- und Winterzeitumstellungen zu vermeiden, sollten die Ereignisse jeweils mit UTC (Beispiel ISO 8601) abgespeichert werden.	DTC
Art. 7 Abs. 4 lit. c AFV: Der Begriff «Zeitstempel» sollte auf Atomuhrzeit oder Cäsiumzeit konkretisiert werden. So, dass von einem internationalen einheitlichen Zeitbegriff ausgegangen werden kann.	BS
Abs. 4 Die Auflösung zeitlich ist ungenügend. Es ist ein fortlaufender Zeitstempel zu verwenden.	CHO
Art. 7 Abs. 4 Bst. d: Die Position des Fahrzeugs (GNSS-Koordinaten) sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen, sondern bei allen Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen aufgezeichnet werden müssen.	ZH, NW, BL, SG, GR, TG, KKPKS, KKJPD, FOR, KpOW, CHO
Abs. 5 Warum ist das hier plötzlich eine spezifische ID?	CHO
Absatz 5: Was ist der Unterschied zwischen einem «Ereignis» und einem «Vorkommnis»? Falls keiner besteht, sollten nicht unterschiedliche Begriffe verwendet werden. Die Mischung von EU-Terminologie und eigener Terminologie erschwert dem Leser das Verständnis.	DTC
Abs. 6 Die Formulierung ist unglücklich. Es sollte nicht ein Zeitstempel, sondern derselbe sein.	CHO
Es sollte die Möglichkeit geschaffen werden, im Informationssystem Strassenverkehrsunfälle eine neue Kategorie "Notmanöver bei Fahren mit Automatisierungssystem" aufzunehmen. Auch wenn das Notmanöver nicht zu einem Ereignis wie bspw. in Art. 14 führt, beinhalten die Daten wertvolle Informationen wo und in welchem Umfang das Einsatzgebiet Schwachstellen aufweist oder allenfalls Anpassungsbedarf gegeben ist. Analoges Antrag erfolgt bei Art. 18.	NW
Bei der Einführung des Automatisierten Fahrens auf Autobahnabschnitten sind für eine ganzheitliche Sicherheitsbeurteilung auch aussergewöhnlichen Situationen (z.B. Strassenarbeiter, Polizeikontrollen, Autopannen, Geisterfahrer) mitzuberücksichtigen. Für die Unfallrekonstruktion soll dazu auf weitere Datenquellen wie die Aufzeichnung der Frontkamera kurz vor Unfalleintritt, zurückgegriffen werden können.	SP, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU
In Artikel 23 wird die Aufzeichnung der Aktivierungsaufforderung durch die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht erwähnt. Die fahrzeugführende Person wird nämlich zunächst eine Aktivierungsaufforderung platzieren, die je nach Einsatzbereich angenommen oder abgelehnt wird.	Swissmoves
Die Parkplatzüberwachung braucht ebenfalls einen Fahrmodusspeicher und auch die Operators.	CHO
Art. 38 Bst. c Wer erteilt hier wem Anweisungen? Wenn das Automatisierungssystem Anweisungen gibt, haftet der Hersteller.	CHO
Art. 38: In Notfällen muss die Kommunikation zwischen den Fahrzeuginsassinnen und -insassen, den anderen Verkehrsteilnehmenden und der Operatorin oder dem Operator über die verschiedenen Schnittstellen aufgezeichnet werden können.	Swissmoves
Der Bericht führt aus, dass die Bestimmungen auf den UNECE und EU-Regeln beruhen, nennt diese aber nicht, so dass nicht nachvollzogen werden kann, welche Bestimmung der Verordnung von welcher internationalen Regelung stammt und welche Bestimmung von Art. 25 f nSVG damit konkretisiert wird.	DTC

**Frage 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)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, **SP, SSV, economiesuisse, asa, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, L-Drive, Routiers, Pro Velo, Road-Cross, BFU, VfV, FRS, TCS, VFAS, VCS, IG DHS, SBV, SAAM, Suva, SVV, Post, AMAG, Greenpeace, LOXO, Mobility, PPU, TPG, Swissmoves**

Ein aktuelles Managementsystem ist von entscheidender Bedeutung, um die Sicherheit und Effizienz von autonom fahrenden Fahrzeugen zu gewährleisten. Ohne ein solches System könnten die Fahrzeuge betriebsunsicher werden. TI

Die Frage scheint nicht zum Wortlaut des Artikels zu passen. Hier ist von Aktualisierung die Rede, im Artikel wird jedoch auch die Gültigkeit erwähnt. Ein Zertifikat kann aktualisiert werden, aber dennoch ungültig sein. Swissmoves

Im Wesentlichen wird darauf hingewiesen, dass die Herausforderung bestehen würde, dass der Hersteller gar nicht weiss, wer die Fahrzeuge besitzt/nutzt. Das ASTRA müsste in diesem Fall wohl die Halterdaten zur Verfügung stellen (analog Rückruf). DTC

Allerdings sollte spezifiziert werden, ob es sich um eine «physische / elektronische» oder eine «behördliche» Stilllegung (Ausserverkehrsetzung) des Fahrzeugs handelt. VD  
 Welche Konsequenzen entstehen, wenn die Halterin oder er Halter nicht ordnungsgemäss informiert wird? Wie wird überwacht und sichergestellt, dass die Information korrekt übermittelt und empfangen worden ist?

Aber es sollte gewährleistet werden, dass Hersteller oder Importeure, finanziell für den Schaden haften, wenn Fahrzeuge durch die Stilllegung eines Automatisierungssystems eine Wertminderung erfahren oder unbenutzbar werden. Fussverkehr

Sobald die erforderlichen Zertifikate nicht mehr gültig sind, dürfen Automatisierungssysteme aus Sicherheitsgründen nicht mehr verwendet werden (was logischerweise ein Fahrverbot für führerlose Fahrzeuge nach sich zieht). Die Verordnung müsste eine Informationspflicht der Hersteller gegenüber den Halterinnen und Haltern enthalten. TCS

Wichtig ist aus unserer Sicht, dass der Hersteller von dieser Pflicht erfasst wird und nicht die Betreiber der Fahrzeuge. Die Vorgabe stellt für alle Kunden von Herstellern von automatisierten Fahrzeugen ein erhebliches und schwer einzuschätzendes Risiko dar. Sind die Voraussetzungen an eines der erwähnten Managementsysteme nicht erfüllt, so würde es zu einem beliebig langen «Grounding» der gesamten Flotte kommen. Ob der Wechsel auf einen anderen Hersteller eine rasche Lösung verspricht, sei in Frage gestellt. Post

Grundsätzlich einverstanden, dass ein Managementsystem vorliegen muss. Ob die aufgeführten Standards / Normen jedoch die am besten geeigneten sind, ist aus unserer Sicht zweifelhaft. MyBuxi

Absatz 1: Worauf sich «ihnen» bezieht, ist nicht klar. Besser wäre, wie folgt zu formulieren: «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem müssen während der gesamten vom Hersteller unterstützten Betriebsdauer...» Post, SAAM, AMAG  
 Es wäre die Formulierung «Betriebs- und Datensicherheit» besser, da der Betrieb als der wichtigere Aspekt zuerst genannt werden sollte.  
 In 8 I c sollte es heissen: «Anhang III Teil 2 Ziff. 5»

Die Zuständigkeit für die Feststellung dieses Zustandes ist klar zu regeln. Die Prüfung der Gültigkeit soll nicht bei den Kantonen sein. BE, AG

Den kantonalen Zulassungsbehörden fehlen dafür die Ressourcen und Fachkenntnisse. Wir schlagen daher vor, dies einer Bundesbehörde, beispielsweise der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST), zu übertragen. LU

In den Erläuterungen wird erwähnt, dass solche Fahrzeuge nicht mehr benutzt werden dürfen und dass führerlose Fahrzeuge stillgelegt werden müssen. In Art. 8 wird diese Stilllegung jedoch nicht erwähnt. Zudem ist unklar, ob solche Fahrzeuge generell von der Polizei stillgelegt werden müssen. Oder ist damit gemeint, dass solche Fahrzeuge einfach 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 wäre. Dies wäre aus unserer Sicht in der SKV zu regeln. NW, BL, SH, SG TG, NE, KSSD, SSV, SVSP

Absatz 2: Die Bestimmung knüpft an die Ungültigkeit des Zertifikats ein Benutzungsverbot von fFz, sagt aber nicht, wer unter welchen Voraussetzungen diese Ungültigkeit feststellt. Ob ein Benutzungsverbot verhältnismässig ist, hängt von der Schwere der Mängel ab. Die Verordnung und der Bericht äussern sich nicht dazu.

Post, SAAM, AMAG, Mobility

Auch hier sollte stehen: «Betriebs- und Datensicherheit»

Der Bericht führt aus, dass Zertifizierungsprüfungen periodisch wiederholt und im Falle einer Pflichtverletzung die Zertifikate entzogen werden, lässt aber offen, wie dies zu geschehen hat und auf welcher Rechtsgrundlage.

Art. 44 Abs. 1 lit. a nAFV bedroht Hersteller ohne zertifiziertes Mangagementsystem mit Busse. Bei den Herstellern handelt es sich regelmässig um (internationale) juristische Personen. Da die Einführung eine Unternehmensstrafnorm nicht vorgesehen ist, ist die Ahndung dieses Straftatbestandes faktisch nicht möglich.

NW, BL, SH, SG, KSSD, SSV, SVSP

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)

ZH, OW, BS, GR, ACVS, KKJPD, KKPKS, DTC, CHO, FOR, KpOW

In den Erläuterungen wird erwähnt, dass solche Fahrzeuge nicht mehr benutzt werden dürfen und dass führerlose Fahrzeuge stillgelegt werden müssen. In Art. 8 wird diese Stilllegung jedoch nicht erwähnt. Zudem ist unklar, ob solche Fahrzeuge generell von der Polizei stillgelegt werden müssen. Oder ist damit gemeint, dass solche Fahrzeuge einfach 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 wäre. Dies wäre aus unserer Sicht in der SKV zu regeln.

ZH, OW, BS, GR, ACVS, KKPKS, KKJPD, FOR, KpOW

Absatz 1: Worauf sich «ihnen» bezieht, ist nicht klar. Besser wäre, wie folgt zu formulieren: «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem müssen während der gesamten vom Hersteller unterstützten Betriebsdauer...»

DTC

Absatz 1 und 2: Sodann wäre die Formulierung «Betriebs- und Datensicherheit» besser, da der Betrieb als der wichtigere Aspekt zuerst genannt werden sollte.

In 8 l c sollte es heissen: «Anhang III Teil 2 Ziff. 5»

Absatz 2: Die Bestimmung knüpft an die Ungültigkeit des Zertifikats ein Benutzungsverbot von fFz, sagt aber nicht, wer unter welchen Voraussetzungen diese Ungültigkeit feststellt. Ob ein Benutzungsverbot verhältnismässig ist, hängt von der Schwere der Mängel ab. Die Verordnung und der Bericht äussern sich nicht dazu.

Abs. 2: Der Bericht führt aus, dass Zertifizierungsprüfungen periodisch wiederholt und im Falle einer Pflichtverletzung die Zertifikate entzogen werden, lässt aber offen, wie dies zu geschehen hat und auf welcher Rechtsgrundlage.

Art. 8. Es ist sehr problematisch, dass der Hersteller die Betriebsdauer selber beenden darf. Grundsätzlich hat der Hersteller die Halter zu entschädigen, wenn er die Zertifizierung verliert und das Fahrzeug nicht weiter betrieben werden kann.

CHO

Letztendlich fehlt bei Art. 8 Abs. 2 eine Strafbestimmung, wenn der Hersteller diese Information an den Halter unterlässt. Siehe dazu auch Art. 44.

BS

Art. 44 Abs. 1 lit. a nAFV stellt dieses Verhalten unter Strafe. Bei den Herstellern handelt es sich allerdings regelmässig um (internationale) juristische Personen. Da die Einführung eine Unternehmensstrafnorm analog OBG nicht vorgesehen ist, ist die Ahndung dieses Straftatbestandes faktisch aus unsrer Sicht nicht möglich.

OW, BS, GR, KKPKS, KKJPD, ACVS, FOR, KpOW,

**Frage 10: Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)

ZH, BE, SZ, OW, NW, GL, FR, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, SSV, ACVS, KKJPD, KKPKS, KSSD, SVSP, Fussverkehr, Pro Velo, BFU, VfV, TCS, VCS, IG DHS, SBV, SAAM, Swissdrive, Suva, Post, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi, PPU, Swissmoves, TPG, VBZ

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. 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.

BL

Das sichere Führen eines Fahrzeugs mit Automatisierungssystem setzt das Lesen der Bedienungsanleitung, das Verstehen der Inhalte und auch Praxis voraus. Das vom ASTRA finanzierte

Swissdrive

Forschungsprojekt SIKO 4.0 kommt eindeutig zum Schluss, dass der Praxistransfer sichergestellt werden muss.	
Man könnte sich die Frage stellen, ob es sich nicht rechtfertigen würde, dass mit dem Erwerb eines Fahrzeugs mit einem Automatisierungssystem eine nachzuweisende praktische Einführung durchgeführt würde.	LB
Grundsätzlich ist ein System dann gut designed, wenn es keine Bedienungsanleitung benötigt.	MyBuxi
Die Detailfragen für die praktische Führerprüfung müssen geregelt werden.	BL, BE
Die Abgabe eines Fahrzeuges mit einem Automatisierungssystem anlässlich der periodischen Fahrzeugprüfung muss effizient geregelt sein. Besitzen die Fahrzeuge einen Prüfungsmodus?	BE
Uns fehlt bei der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung, dass diese mindestens in der Landessprache des Fahrzeughalters / der Fahrzeughalterin abgegeben werden muss und jederzeit verfügbar ist.	KpOW,
Die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung sollten eher kurz und in einfacher Sprache verfasst sein.	VfV
Da gibt es ein Problem mit der juristischen Nachverfolgung. Es wäre zu präzisieren, dass das Dokument die Unterschriften beider Parteien enthalten muss.	FR
Wir sind damit einverstanden, aber es stellen sich Fragen, wie diese Regelung wirksam durchgesetzt werden kann.	Fussverkehr, SBV, SSV
Absatz 1: Der Begriff des «Dritten» ist unklar und wohl zu eng gewählt. Es sollte eher heissen: «Wer einem andern...».	Post, SAAM, A-MAG, VBZ
Absatz 2: Dieser Absatz geht offenbar davon aus, dass dem Operator und dem manuellen Fahrzeugbediener das Fz nicht nach Absatz 1 «überlassen» wird, da sonst die Bestimmung gegenstandslos wäre. Die beiden Absätze erscheinen ungenügend koordiniert und sollten klarer gefasst werden.	
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) LU, UR, ZG, SO, BS, AR, VS, GE, JU, SP, <i>economiesuisse</i> , <i>asa</i> , <i>AGVS</i> , <i>auto-schweiz</i> , <i>L-Drive</i> , <i>Routiers</i> , <i>Road-Cross</i> , <i>FRS</i> , <i>VFAS</i> , <i>SVV</i> , <i>DTC</i> , <i>CHO</i>	
Diese Bestimmungen sind ungenügend. Zusätzlich müssen obligatorische Ausbildungen Pflicht sein.	SP
Nicht nur die Abgabepflicht, sondern auch eine Pflicht zum Hinweis auf die relevanten Inhalte der Anleitungen (meist im Fahrzeug digital einsehbar) ist vorzusehen.	AR
Es sei zusätzlich eine Verpflichtung in die Verordnung aufzunehmen, im Fahrzeug selbst auf das Automatisierungssystem bzw. auf die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung hinzuweisen (bspw. elektronischer Hinweis bei Start des Fahrzeugs mit erforderlicher Bestätigung der Kenntnisnahme).	ZG
L-drive Schweiz stellt den Antrag, Art. 9 Abs. 1 AFV wie folgt zu ergänzen: «Wer Dritten ein Fahrzeug mit einem Automatisierungssystem überlässt, muss diese über das Vorhandensein des Systems und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers informieren und <u>sie auf Basis der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung des Herstellers entsprechend instruieren.</u> » Zudem stellen wir den Antrag, dass, solange keine Normierung besteht, das normierte « <i>Übergabeprotokoll</i> » gem. Art. 21 AFV hier ebenfalls zum Einsatz kommen muss.	L-Drive, Road-Cross
Insbesondere bei einem führerlosen Fahrzeug reicht es nicht, lediglich eine Bedienungsanleitung zu übergeben.	Routiers
Es sind mehr Anforderungen an die Anleitung zu stellen.	CHO
Die Regelung ist praxisfremd (Fremdsprachen, Verfügbarkeit, etc.).	LU, UR, SVV
Die grundsätzliche Informationspflicht – über die Existenz der Systeme und die Datenaufzeichnung – wird jedoch als sinnvoll erachtet.	SVV
Eine Informationspflicht ist ausreichend bei Abs 1 & 2..	economiesuisse, VFAS
Eine Hinweispflicht für die Anleitungen ist zu begrüssen / ist zweckmässig.	VS, GE, JU, SO, asa

Es handelt sich u.E. um Minimalpflichten. Ob die blossе Informationspflicht zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ausreicht, sollte u.E. vertieft geprüft werden.	SO
Wir schlagen vor, den Titel von Art. 9 wie folgt zu präzisieren: "Zur Verfügung stellen der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung". Es handelt sich in den meisten Fällen nicht um physische Akten, sondern um elektronische Dokumente oder Applikationen.	LU
Es fehlt der Hinweis, dass die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung mindestens in der Landessprache der fahrzeughaltenden Person abgegeben werden muss und jederzeit verfügbar sein muss.	LU
Es stellt sich die Frage, wie eine Missachtung der Pflicht zur Kenntnisnahme der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kontrolliert und allenfalls gehandelt werden kann.	BS
Generell scheint uns die Einhaltung der Informationspflicht tendenziell schwierig in der praktischen Umsetzung sowie in der Kontrolle. Auch zu erwähnen ist hierbei, dass die Nicht-Einhaltung der Informationspflicht zu einer Busse nach Art. 44 Abs. 1 lit. c AFV führen kann, was aus unserer Sicht nicht verhältnismässig ist, zumal der Beweis über die vorgenommene Information schwer zu erbringen ist und ebenfalls nicht vorgeschrieben ist. Wir schlagen vor, die Informationspflicht zu streichen und nur die Verpflichtung des Zurverfügungstellens der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung vorzusehen.	AGVS
Die Informationspflicht erfordert zum einen die Schulung von Fachleuten; diese sollte koordiniert zwischen Werkstätten, Importeuren und Behörden stattfinden. Andererseits kann diese Pflicht zu einer Geldstrafe führen, wenn sie nicht ordnungsgemäss erfüllt wird. Es ist jedoch schwierig, rechtlich zu beweisen, dass der Fahrer die Informationen richtig aufgenommen hat.	FRS
Die Bezeichnung Operator erscheint hier zum ersten Mal ohne vorherige Definition der Verantwortung und Tätigkeit.	Routiers
Absatz 1: Der Begriff des «Dritten» ist unklar und wohl zu eng gewählt. Es sollte eher heissen: «Wer einem andern...».	economiesuisse, VFAS, DTC, auto-schweiz
Absatz 2: Dieser Absatz geht offenbar davon aus, dass dem Operator und dem manuellen Fahrzeugbediener das Fz nicht nach Absatz 1 «überlassen» wird, da sonst die Bestimmung gegenstandslos wäre. Die beiden Absätze erscheinen ungenügend koordiniert und sollten klarer gefasst werden.	DTC
<b>Frage 11: Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)	
ZH, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SH, AR, AI, SG, GR, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SSV, ACVS, asa, KKJPD, KKPKS, KSSD, SVSP, auto-schweiz, Fussverkehr, BFU, FRS, TCS, VfV, IG DHS, SBV, SAAM, Swissdrive, Suva, Post, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi TPG, VBZ	
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.	ZH, NW, SH, ACVS, KSSD, SSV, SVSP, FOR, KpOW,
Zumindest sollte diese Entwicklung im Sinne eines Monitorings mindestens für Operatorinnen und Operatoren beobachtet werden. Aus Sicht der Verkehrssicherheit wären weitere Pflichten zu prüfen.	
Es ist davon auszugehen, dass dies aktiv bestätigt werden muss. Verhaltensanforderungen müssen in die AFV aufgenommen werden.	ZH, OW, NW, SH, ZG, AR, AI, TI <sup>4</sup> , VS, GE, JU, ACVS, KSSD, SSV, SVSP, FOR, KpOW, asa
Es stellen sich Fragen, wie diese Regelung wirksam durchgesetzt werden kann.	SG, Fussverkehr, SBV, FRS, MyBuxi

Eine Vereinfachung für die Kontrolleure könnte beispielsweise darin bestehen, dass ein Fahrzeug das Automatisierungssystem erst nach Beendigung einer obligatorischen Menüführung über die Bedienungsanleitung freischaltet.	SG
Da gibt es ein Problem mit der juristischen Nachverfolgung. Es wäre zu präzisieren, dass das Dokument die Unterschriften beider Parteien enthalten muss.	FR
Wir schlagen vor, die Bestimmung mit einer Prüfung zu ergänzen.	FRS
Die Verantwortlichkeiten bleiben unklar. Zudem fehlt ein Hinweis zur Praxis. Gemäss SIKO 4.0 ist der Praxistransfer und die Entwicklung von Routinen zentral.	Swissdrive
Der Adressatenkreis sollte im Text konkretisiert werden, wobei die Aufzählung nicht eine abschliessende zu sein braucht. Im Bericht sollte alsdann anhand der Lieferkette «Hersteller, Importeur, Verkäufer...» etc. dargelegt werden, was der Ordnungsgeber selbst als erforderlich erachtet bzw. was er der privatrechtlichen Regelung der beteiligten Geschäftspartner*innen überlassen will. Die Aufteilung eines zusammenhängen Sachverhalts in zwei Bestimmungen, nämlich Art. 9 («Abgabe») und Art. 10 («Beachtung»), ist etwas kompliziert. Absatz 1: Die Formulierung am «Betrieb beteiligte Personen» ist wohl zu weit gefasst, da auch Passagiere Teil des Transportbetriebs sind.	Post, SAAM, A-MAG, VBZ
Abs. 1: Das Wort «beachten» lässt sich weit auslegen und die Umsetzung sowie Kontrolle von solchen Aufforderungen sind schwierig. Verhaltensaufforderungen müssten konkret formuliert in die AFV (evtl. VRV) aufgenommen werden.	ZG
Abs. 2 Es bleibt unklar, was mit «vertraut sein» genau gemeint ist und wie diese Vertrautheit allenfalls überprüft werden kann.	Swissdrive
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) BE, LU, UR, SO, BS, AG, TG, SP, <b>economiesuisse</b> , <b>AGVS</b> , <b>L-Drive</b> , <b>Routiers</b> , <b>Pro Velo</b> , <b>Road-Cross</b> , <b>VFAS</b> , <b>VCS</b> , <b>SVV</b> , <b>DTC</b> , <b>CHO</b> , <b>Greenpeace</b> , <b>PPU</b> , <b>Swissmoves</b>	
Diese Bestimmungen sind ungenügend. Zusätzlich müssen obligatorische Ausbildungen Pflicht sein.	SP
Die sichere Anwendung von Automatisierungssystemen der Stufe 3 setzt voraus, dass Fahrzeuglenkende genau informiert und instruiert sind. Es muss für die entsprechenden Verkehrssituationen klar sein, welche Fahraufgaben an das Fahrzeug delegiert werden kann und welche Verantwortung dabei der Fahrzeuglenkende weiterhin übernehmen muss.	Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU
<u>Änderungsantrag</u> : «Art. 10 Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung <u>und Instruktion</u> 1 Die am Betrieb eines Fahrzeugs mit einem Automatisierungssystem beteiligten Personen müssen die massgeblichen Anweisungen und Sicherheitshinweise des Herstellers in der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung beachten. <u>Sie sind verpflichtet, sich instruieren zu lassen.</u> »	Pro Velo, VCS, RoadCross, L-Drive, Greenpeace, PPU
Die betreffenden Personen müssen für diese Fahrzeuge ausgebildet sein. Es wird nicht reichen, im Notfall in der Bedienungsanleitung zu blättern.	Routiers
Einzig auf die Instruktion der Hersteller zu vertrauen, greift zu kurz.	BE, AG, BS, TG
Diese Regelung sollte erweitert werden. Es muss mindestens eine umfangreiche Instruktion, allenfalls mit einem Attest geben. Idealerweise ist jedoch sogar eine neue / zusätzliche Prüfung erforderlich auch für Personen, die altrechtliche Kategorien besitzen und Fahrzeuge führen wollen, die automatisiert verkehren.	BE
Personen, die altrechtliche Kategorien haben und solche Fahrzeuge unter Anwendung der Assistenzsysteme führen wollen sollte allenfalls neue oder zusätzliche Prüfung o.ä. auslösen.	BS, TG
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.	BS, SO, TG
Die Regelung ist praxisfremd (Fremdsprachen, Verfügbarkeit, etc).	UR
Es ist unklar, wie die Vertrautheit von Automatisierungssystemen gewährleistet werden kann und bei fehlender Kenntnissnahme der Anleitungen eine Busse droht. Eine Kontrolle diesbezüglich scheint aus unserer Sicht kaum möglich. Der AGVS schlägt nebst der vorgesehenen Integration des Inhalts in die Führerprüfung, die mögliche Schaffung einer nachträglichen Prüfung vor.	AGVS

Es wäre angebracht, dass ein allgemeiner Verhaltenshinweis in die Verkehrsregelverordnung (VRV) aufgenommen wird und der Führer verpflichtend darauf hingewiesen wird, dass die Anweisungen und Sicherheitshinweise vom Fahrzeughersteller beachtet werden müssen.	LU, SO
Ein Verhaltenshinweis könnte, beim Systemstart eingeblendet werden und müsste dann vom Führer manuell bestätigt werden.	LU
Wir gehen davon aus, dass die Beachtung der Anleitungen bei Aktivierung des Systems aktiv bestätigt werden muss.	SO, TG
Detailfragen für die praktische Führerprüfung müssen geregelt werden.	BE, BS
Wenn in einem Notfall die Nichtbeachtung der Anweisungen zu einem weniger schlimmen Ausgang führen würde, als wenn die Anweisungen des Herstellers befolgt würden, sollte die Operatorin oder der Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug allenfalls manuell bedient, nicht dazu verpflichtet sein, die Anweisungen vollumfänglich einzuhalten.	Swissmoves
Die Verantwortung für die Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung muss beim Fahrzeugführer bleiben (Art. 31 SVG).	AGVS
Die Anleitung für ein Auto wird sicher länger sein, als die 99 Seiten zum iPhone. Das ist nicht praktikabel.	CHO
Die Aufteilung eines zusammenhängenden Sachverhalts in zwei Bestimmungen, nämlich Art. 9 («Abgabe») und Art. 10 («Beachtung»), ist etwas kompliziert. Da es sich um eine allgemeine Bestimmung handelt, sollte der Adressatenkreis im Text konkretisiert werden, wobei die Aufzählung nicht eine abschliessende zu sein braucht. Im Bericht sollte alsdann anhand der Lieferkette «Hersteller, Importeur, Verkäufer...» etc. dargelegt werden, was der Ordnungsgeber selbst als erforderlich erachtet bzw. was er der privatrechtlichen Regelung der beteiligten Geschäftspartner*innen überlassen will. Absatz 1: Die Formulierung am «Betrieb beteiligte Personen» ist wohl zu weit gefasst, da auch Passagiere Teil des Transportbetriebs sind.	DTC
Das in Abs. 2 verwendete «Vertraut-Sein» ist äusserst vage und auslegungsbedürftig	SO
<b>Frage 12: Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, SSV, economiesuisse, ACVS, asa, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, Routiers, BFU, VV, FRS, TCS, VFAS, IG DHS, SBV, SAAM, SVV, Post, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, CHO	
Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden und die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.	BE, ZH, LU, OW, NW, BL, SH, SG, GR, TG, ZG, SO, AR, AI, VS, AG, NE, GE, JU, asa, ACVS, KKPKS, KKJPD, KSSD, SSV, SVSP, FOR, KpOW,
Wir können gut mit dem Grundsatz der geforderten Typengenehmigung gemäss Art. 11 leben, da davon ausgegangen werden kann, dass in mittlerer Frist derartige Fahrzeuge am europäischen Markt erscheinen werden.	AMAG
Für weitere spezifische technische Dokumentationen oder Anfragen könnte z.B. ein SPOC-ASTRA als Kontakt zu den Herstellern bestehen.	SG
Es wird notwendig, dass auch das ASTRA Kompetenzen ausbauen muss und die betreffenden Fahrzeuge beurteilt.	Routiers
Bei IVI-Fahrzeugen soll das Automatisierungssystem im eDatenblatt deklariert sein.	AG
Dieser Grundsatz sollte bei allen Motorfahrzeugen (auch bei e-Bikes) gelten.	Fussverkehr, SBV

<p>Es sollte darauf geachtet werden, dass für Fahrzeuge aus Drittstaaten keine Nachteile entstehen. Teilgenehmigungen von Automatisierungssystemen des 1998 Abkommens sollten nebst dem 1958 Abkommen auch berücksichtigt werden.</p> <p>Ferner fordern wir den Bundesrat auf die notwendigen Schritte einzuleiten, damit die Schweiz – als Gastgeberland des «World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations» – dem 1998 Abkommen beitreten kann.</p>	<p>economiesuisse, VFAS,</p>
<p>Diese Bestimmung enthält im Ergebnis ein grundsätzliches Verbot von schweizerischen Einzelgenehmigungen im Bereich des automatisierten Fahrens und nimmt damit eine Beeinträchtigung des Industrie- und Wirtschaftsstandort Schweiz in Kauf. Das ist unschön, da die EU-Typengenehmigung für automatisierte Fz vorderhand auf relativ wenige Fahrzeugtypen beschränkt ist, und für die Schweiz spezifisch interessierende Sonderfahrzeuge nicht erfasst. Schweizerische Einzelzulassungen müssten möglich bleiben (z.B. für Kleinserien), damit z.B. die Telekontrolle einer Mehrzahl von Fz. umgesetzt werden kann. Die EU-Verordnung 2018/858 lässt ihrerseits (selbst bei M, N) europäische und nationale Einzelgenehmigungen zu.</p>	<p>Post, SAAM, Mobility, AMAG</p>
<p>Grundsätzlich müsste allerdings bedacht werden, dass im Rahmen einer Befreiung von der Typengenehmigungspflicht die Gefahr bestehen würde, dass es wieder verschiedene kantonale Regelungen geben würde.</p>	<p>AMAG</p>
<p>Die Kann-Bestimmung in Art. 45 Absatz 1 AFV für nicht näher definierte «besondere Einzelfälle» vermag das Verbot schweizerischer Einzelgenehmigungen nicht zu kompensieren bzw. legitimieren, da der rechtliche Anspruch auf Befreiung von der Typengenehmigung (Art. 4 TGV) durch einen behördlichen Ermessenentscheid ersetzt wird, der u.a. von der Erfüllung undefinierter «alternativer Anforderungen» abhängt.</p>	<p>SAAM</p>
<p><b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) BS, FDP, DTC, MyBuxi, Swissmoves, TPG</p>	
<p>Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden und für die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.</p>	<p>BS</p>
<p>Art. 11 AFV führt im Ergebnis zu einem Verbot von schweizerischen Einzelgenehmigungen im Bereich des automatisierten Fahrens und nimmt damit eine Beeinträchtigung des Wirtschaftsstandortes Schweiz in Kauf. Das europäische Recht lässt europäische und nationale Einzelgenehmigungen zu. Aus Sicht der FDP müssen Schweizerische Einzelzulassungen möglich bleiben.</p>	<p>FDP</p>
<p>Diese Bestimmung enthält im Ergebnis ein grundsätzliches Verbot von schweizerischen Einzelgenehmigungen im Bereich des automatisierten Fahrens und nimmt damit eine Beeinträchtigung des Industrie- und Wirtschaftsstandort Schweiz in Kauf. Das ist unschön, da die EU-Typengenehmigung für automatisierte Fz vorderhand auf relativ wenige Fahrzeugtypen beschränkt ist, und für die Schweiz spezifisch interessierende Sonderfahrzeuge nicht erfasst. Schweizerische Einzelzulassungen müssten möglich bleiben (z.B. für Kleinserien), damit z.B. die Telekontrolle einer Mehrzahl von Fz. umgesetzt werden kann. Die EU-Verordnung 2018/858 lässt ihrerseits (selbst bei M, N) europäische und nationale Einzelgenehmigungen zu.</p>	<p>DTC, TPG, Swissmoves</p>
<p>Die Typengenehmigung ist aufwändig und wirkt auf die Entwicklung hemmend. Wir schlagen ein Verfahren vor, das die Innovationsfähigkeit der Schweiz im automatisierten Fahren optimiert. Das UVEK / ASTRA sollte hier mehr Freiheiten haben.</p>	<p>MyBuxi</p>
<p>Die Kann-Bestimmung in Art. 45 Absatz 1 AFV für nicht näher definierte «besondere Einzelfälle» vermag das Verbot schweizerischer Einzelgenehmigungen nicht zu kompensieren bzw. legitimieren, da der rechtliche Anspruch auf Befreiung von der Typengenehmigung (Art. 4 TGV) durch einen behördlichen Ermessenentscheid ersetzt wird, der u.a. von der Erfüllung undefinierter «alternativer Anforderungen» abhängt.</p>	<p>DTC, TPG</p>
<p><b>Frage 13: Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?</b></p>	
<p><b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) ZH, BE, LU, UR, SZ OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, SSV, ACVS, asa, KKJPD, KKPKS, KSSD, SVSP, Routiers, BFU, VfV, FRS, TCS, IG DHS, SAAM, SVV, Post, AMAG, FOR, KpOW, Mobility, LOXO, CHO</p>	
<p>Da die Anlehnung der Bestimmungen bewusst an die EU / UNECE erfolgt sind, ist dies eine unabdingbare Voraussetzung.</p>	<p>SVV</p>
<p>Lit. a: Soweit ersichtlich verwendet die Vo 2018/858 den Begriff des «führerlosen Fahrzeugs» nicht. Es wäre daher im Bericht zu erläutern, worauf sich diese Verweisung konkret bezieht. Dies auch</p>	<p>Post, SAAM, AMAG</p>

wegen des limitierten Geltungsbereichs der Verordnung betreffend Fahrzeugtypen. Gleiches gilt für den Begriff «Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung».

Lit. b: Hier sollte transparenterweise im Bericht erläutert werden, ob bzw. inwieweit dies der Schweiz noch ermöglicht, eigene Typengenehmigungen bzw. Einzelgenehmigungen vorzunehmen.

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

Economiesuisse, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, VFAS, Post, DTC, SAAM, SBV, MyBuxi, Swissmoves, TPG

Die Typengenehmigungen müssten zusätzlich sicherstellen, dass der bauartbedingte Einsatzbereich nach Art. 4 erfüllt wird. Dort werden schweizerische Verordnungen angewendet. Dies steht im Widerspruch zu Art. 12, wo nur auf internationale Normen abgestützt wird. Zudem stellt Artikel 4 Absatz 4 Anforderungen, die nicht zwingend in internationalen Normen enthalten sein müssen.

Fussverkehr, SBV

Es sollte darauf geachtet werden, dass für Fahrzeuge aus Drittstaaten keine Nachteile entstehen. Teilgenehmigungen von Automatisierungssystemen des 1998 Abkommens sollten nebst dem 1958 Abkommen auch berücksichtigt werden.

VFAS, es

Ferner fordern wir den Bundesrat auf die notwendigen Schritte einzuleiten, damit die Schweiz – als Gastgeberland des «World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations» – dem 1998 Abkommen beitreten kann.

Wenn die Schweiz schon nicht in der EU ist, sollte sie in Innovationsfeldern wie dem automatisierten Fahren nicht auf die oft defensiven Regelungen der EU fokussieren, sondern die Regelungen der in diesem Feld innovativsten Regionen.

MyBuxi

Bst. a: In der deutschen Version wird der EWR erwähnt, in der französischen Version die ECE.

TPG

Lit. a: Soweit ersichtlich verwendet die Vo 2018/858 den Begriff des «führerlosen Fahrzeugs» nicht. Es wäre daher im Bericht zu erläutern, worauf sich diese Verweisung konkret bezieht. Gleiches gilt für den Begriff «Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung».

DTC

Lit. b: Hier sollte transparenterweise im Bericht erläutert werden, ob bzw. inwieweit dies der Schweiz noch ermöglicht, eigene Typen- bzw. Einzelgenehmigungen vorzunehmen.

DTC, auto-schweiz, TPG

Es sollte die Möglichkeit offenbleiben auch schweizerische Einzel- oder Typengenehmigungen erteilen zu können, um künftige schweizerische Innovationen im Bereich des automatisierten Fahrens unterstützen zu können.

AGVS, TPG

Eine Erteilung müsste durch das Schweizer Gesetz ohne Verweis auf andere internationale Gesetze gestattet werden (z. B. Schweizer Hersteller). Siehe auch Bemerkungen zu Artikel 11.

Swissmoves

**Frage 14: Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, SSV, ACVS, asa, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, Fussverkehr, L-Drive, Pro Velo, BFU, VfV, FRS, TCS, VCS, IG DHS, SBV, SAAM, Swissdrive, Suva, SVV, Post, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, MyBuxi, PPU, TPG

Bei schweren Unfallereignissen, welche in Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren stehen, soll das ASTRA analog Luftverkehr (SUST) eine technische Untersuchung veranlassen.

GL

Die Frage ist, ob diese Vorschrift bis zum Punkt der Einführung von führerlosen Fahrzeugen noch Gültigkeit hat, oder ob diese dann zumal nicht bereits überholt ist. Es ist so oder so prioritär und wichtig, dass alle involvierten Stellen umfassend informiert werden.

L-Drive

Der Halter und der Fahrer müssen in Kenntnis gesetzt werden, welche Daten in welchen Fällen herausgegeben werden. Die Meldepflicht von sicherheitskritischen Vorfällen könnte zusätzlich an die Hersteller gerichtet werden. Ziel ist, möglichst alle Vorfälle registrieren zu können. Die Hersteller verfügen über die nötigen Informationen und könnten verpflichtet werden. Eine verpflichtende, regelmässige (monatlicher) Datenlieferung wäre denkbar.

Swissdrive

Absätze 1 & 2: Hier wäre im Bericht zu erläutern, inwieweit es diese Absätze zusätzlich zu Art. 26 ff. TGV und der autonomen Übernahme der DV 2022/1426 noch braucht. Im Bericht ist die Verweisung auf Anhang III, 2.3. nicht klar, da es mehrere solche Ziffern gibt, und der durchschnittliche Leser kaum herausfinden wird, welche gemeint ist.

Post, SAAM, AMAG

Absatz 3: Weshalb ist nur die Verkehrs- und Betriebssicherheit der führerlosen Fahrzeuge von Interesse und nicht von allen Fz mit AS? Müssen die Daten fahrzeugbezogen sein oder sind auch personenbezogene Informationen gemeint

Absatz 4a: Die Formulierung «kann ....verlangen», nützt nicht so viel, ohne eine (zeitlich limitierte) Aufbewahrungspflicht vorzusehen.

Absatz 4b: Der Zugang zu Trainingsdaten und Algorithmen wird in dieser allgemeinen Form gegenüber ausländischen Herstellern kaum durchsetzbar sein; insbesondere, weil kein Bezug zur Konformitätsbewertung vorgesehen ist. Ausserdem werden die Trainingsdaten typischerweise laufend angepasst und verbessert. Ein Einblick in die Algorithmen dürfte zudem dem Immaterialgüterrecht der Hersteller zuwiderlaufen und die formell-gesetzliche Grundlage für einen staatlichen Eingriff müsste im Bericht erläutert werden. Die Bestimmung lässt auch offen, was das ASTRA mit diesen Daten tun wird (Zweckbestimmung?) und wie es sich mit der Verhältnismässigkeit des Eingriffs verhält.

Absatz 5: Auf wessen Kosten erfolgt der Beizug Dritter? Dies wäre im Bericht zu klären und die Rechtsgrundlage anzugeben.

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)

VD, SP, [economiesuisse](#), [AGVS](#), [auto-schweiz](#), [Routiers](#), [VFAS](#), [DTC](#), [CHO](#), [LOXO](#), [Mobility](#), [Swissmoves](#)

[neu] <sup>6</sup> Es schafft und bewirtschaftet eine landesweite verbindliche Datengrundlage für die Navigationssysteme von Automatisierungssystemen.

SP

Es sollte erneut nicht nur mit der Sicherheit begründet werden. Verkehrsfluss und Behinderung anderer gehört auch dazu.

Routiers

Es ist nicht klar, ob mit den in den Absätzen 2, 3 und 4 erwähnten Daten Personendaten gemeint sind oder nicht. Falls die unter Artikel 13 AFV vorgesehenen Übermittlungen besonders schützenswerte Personendaten enthalten, wäre die Rechtsgrundlage unserer Meinung nach für eine Verarbeitung unzureichend. Was umfassen darüber hinaus die in Absatz 2 erwähnten Stichproben?

VD

Würde eine EU-Gesamtgenehmigung ihre Gültigkeit verlieren, hätte dies auch auf das in der Schweiz verkehrende Fahrzeug Einfluss. Aufgrund des MRA ist Art. 13 obsolet.

VFAS, es

Art. 13 Abs. 1: Wir begrüssen dies, aber wenn wir uns zum Beispiel das ISA-System anschauen, hat etwa RTS in der Sendung «La Matinale» vom 13. Januar 2022 berichtet, dass das System in der Praxis Probleme bei der Erkennung gewisser Schilder hat. Das ASTRA reagiert darauf wie folgt: Momentan ist keine Optimierung der Schilderplatzierung vorgesehen. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zählt vor allem auf den technischen Fortschritt bei der Schildererkenung seitens der Hersteller. Ist sich das ASTRA bewusst, dass es durch diesen Artikel nicht «auf den technischen Fortschritt» zählen kann, sondern sich für die Koordinierung von Massnahmen einsetzen müsste, wenn Störungen wie ebendiese auftreten?

Swissmoves

Absätze 1 & 2: Hier wäre im Bericht zu erläutern, inwieweit es diese Absätze zusätzlich zu Art. 26 ff. TGV und der autonomen Übernahme der DV 2022/1426 noch braucht.

DTC

Absätze 1 & 2: Im Bericht ist die Verweisung auf Anhang III, 2.3. nicht klar, da es mehrere solche Ziffern gibt, und der durchschnittliche Leser kaum herauszufinden wird, welche gemeint ist. Es dürfte sich um jene von Teil 5 handeln.

Art. 13 Abs. 2: Die Daten von Vorfällen dürfen nicht ausschliesslich durch das ASTRA bearbeitet werden. Die SB (Sicherheitsbeauftragten) sowie gewisse Fachpersonen (BSM-EUM) müssten solche Daten ebenfalls bearbeiten können. Wie weiter unten dargelegt (Art. 18).

Swissmoves

Absatz 3: Weshalb ist nur die Verkehrs- und Betriebssicherheit der führerlosen Fahrzeuge von Interesse und nicht von allen Fz mit AS?

[economiesuisse](#),  
[auto-schweiz](#),  
[VFAS](#), [DTC](#)

Art. 13 Abs. 3 AFV bedarf einer Präzisierung, dass es sich auch um Daten handeln muss, auf welche Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter überhaupt Zugriff haben. Für weitergehende Daten, welche bspw. nur dem Hersteller vorliegen, muss der Hersteller gesetzlich zur Herausgabe verpflichtet werden.

[economiesuisse](#),  
[auto-schweiz](#),  
[VFAS](#), [AGVS](#),  
[DTC](#)

Art. 13 Abs. 3 und Abs. 4: Kompetenzen müssten auch delegiert werden können (zum Beispiel an Verkehrsbehörden).

Swissmoves

Absatz 4a: Die Formulierung «kann ....verlangen», nützt nicht so viel, ohne eine (zeitlich limitierte) Aufbewahrungspflicht vorzusehen.

DTC

Absatz 4b: Der Zugang zu Trainingsdaten und Algorithmen wird in dieser allgemeinen Form gegenüber ausländischen Herstellern kaum durchsetzbar sein; insbesondere, weil kein Bezug zur Konformitätsbewertung vorgesehen ist. Ausserdem werden die Trainingsdaten typischerweise laufend angepasst und verbessert. Einblick in die Algorithmen dürfte zudem dem IGR der Hersteller zuwiderlaufen und die formellgesetzliche Grundlage für einen staatlichen Eingriff wird nicht erläutert. Die Bestimmung lässt auch offen, was das Astra mit diesen Daten tun wird (Zweckbestimmung) und wie es sich mit der Verhältnismässigkeit des Eingriffs verhält.

DTC, Mobility

Absatz 4b: Tendenziell dürfte diese Bestimmung die Schweiz für Fahrzeughersteller als wenig attraktiv erscheinen lassen.	DTC, LOXO
Des Weiteren wird keine Speicherdauer für die Daten erwähnt und in Anbetracht des immensen Umfangs der zu speichernden Daten entstünden für finanziell kleinere Strukturen untragbare Kosten.	LOXO
Absatz 5: Auf wessen Kosten erfolgt der Beizug Dritter? Dies wäre im Bericht zu klären und die Rechtsgrundlage noch anzugeben.	DTC, Mobility
Art. 13 Abs. 5: Die aktuellen Prüfstellen sind mit der Überprüfung von Fahrerassistenzsystemen beschäftigt und sind weder entsprechend ausgerüstet noch verfügen sie über die nötigen Kompetenzen. Die Prüfstellen sind kaum auf die Kontrolle von deutlich komplexeren Systemen wie automatisierte Fahrzeuge vorbereitet und besitzen nicht die erforderlichen Kompetenzen. Um eine periodische oder ausserordentliche Prüfung durchzuführen, benötigten die Prüfstellen zuerst die passenden Infrastrukturen und Kompetenzen oder sie müssten auf eine vom ASTRA festgelegte Prüfeinrichtung zurückgreifen können. Wir schlagen vor, ein nationales Kompetenzzentrum für die einzelnen Genehmigungen und die periodischen Nachprüfungen der automatisierten Fahrzeuge in der Schweiz einzurichten.	Swissmoves
Die Hersteller müssen sie die notwendigen Daten für die Prüfung präventiv liefern, solange sie nicht Autonomie-Level 5 erreichen. Es ist unklar, wie das ASTRA hier genügend Kompetenz aufbauen will. Allenfalls muss auch die Lieferung an eine europäische Stelle bereits vorgesehen werden, die die notwendigen technischen Kompetenzen besitzt.	CHO
<b>Frage 15: Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) BE, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SH, AR, AI, SG, TI, VS, GE, JU, <b>asa</b> , <b>AGVS</b> , <b>Fussverkehr</b> , <b>L-Drive</b> , <b>Routiers</b> , <b>BFU</b> , <b>VfV</b> , <b>FRS</b> , <b>TCS</b> , <b>IG DHS</b> , <b>SAAM</b> , <b>Suva</b> , <b>Post</b> , <b>AMAG</b> , <b>LOXO</b> , <b>TPG</b> , <b>Mobility</b> , <b>MyBuxi</b> , <b>Swissmoves</b> , <b>VBZ</b>	
Diese Bestimmung befasst sich ausschliesslich mit führerlosen Fahrzeugen und steht insofern systematisch nicht im zutreffenden Kapitel.	Post, SAAM, TCS, AMAG
Definition der Meldung und dessen Umfang müssen geklärt werden und die Meldung muss über eine Bundesapplikation erfolgen.	BE
Wir bezweifeln, dass die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Eine Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein.	UR, OW, NW, SH, AR, AI, TI, VS, GE, <b>asa</b>
An dieser Stelle der Hinweis, dass Art. 51 Abs. 2 SVG weiterhin zwingend einzuhalten ist (Benachrichtigung der Polizei beim Vorliegen von verletzten Personen).	UR
Die Frist von 14 Tagen ist zu kurz.	BE, NW, SH
Wir sind im Grundsatz mit dieser Regelung einverstanden. Wir beantragen aber, dass bei Vorfällen mit Schwerverletzten oder Getöteten, die Meldefrist auf 3 Arbeitstage verkürzt wird.	Fussverkehr
Es muss aber vermieden werden, dass unterschiedliche Stellen, Halter/Halterin, Polizei, Strassenverkehrsamt mit unterschiedlichen Fristen den gleichen Fall melden. Besser wäre hier eine zentrale Meldestelle.	BE
Es steht im Vordergrund, dass alle involvierten Stellen informiert werden und die Meldepflicht in alle Richtungen stattfindet.	L-Drive
Das ASTRA sollte den Kantonen bzw. den zuständigen Bewilligungsbehörden entsprechende Vorfälle auch melden. Da die Polizei nicht von allen Unfällen Kenntnis erhält, sollte dies zentral durch das ASTRA erfolgen.	NW, SH
Die Fahrzeughalter sollten im Falle eines Ereignisses an ihre Meldepflicht erinnert werden. Ist die erstmalige Instruktion länger her, kann die Meldepflicht vergessen werden.	AGVS
Die Erfahrungen sollen auch in die Ausbildung von Operatoren und anderen Verkehrsteilnehmern einfließen.	Routiers
Abs.1: Wie soll die Halterin/der Halter dem ASTRA direkt eine Meldung machen? Wahrscheinlich müssten diese Fristen auch auf dem Fahrzeugausweis, analog zur Meldung «Adresswechsel innert 14 Tg.» vermerkt werden. Alternativ könnte vorgeschrieben werden, dass das Fahrzeug selber direkt eine entsprechende Mitteilung machen muss.	BE

<p>Absatz 1: In Abweichung vom EU-Recht überträgt diese Bestimmung die Meldepflichten des Herstellers nach DV 2022/1426 auf den Halter eines führerlosen Fahrzeugs. Dabei wird der Wortlaut des EU-Rechts teilweise übernommen und teilweise abgeändert (z.B. «führerloses» statt «vollautomatisiertes» Fahrzeug).</p>	<p>Post, SAAM, AMAG</p>
<p>Als Rechtsgrundlage für diese neue gesetzliche Pflicht des Halters wird auf Art. 12 Abs. 4 SVG verwiesen, auf dessen Grundlage die nachträgliche Überprüfung von Typengenehmigungen in der TGV geregelt worden ist. Diese sieht Überprüfungen von Typengenehmigungen auf Kosten des Inhabers der Typengenehmigung vor (Art. 26 TGV). Da der Inhaber mit dem Verkauf von Fz. gewinnorientierten Umsatz erzielt, ist eine solcher Kostentragung gerechtfertigt. Der Halter ist dagegen in einer anderen Situation und wird in Art. 12 Abs. 4 SVG nicht angesprochen. Es fehlt an einer gesetzlichen Grundlage für die Einführung einer Meldepflicht des Halters.</p>	
<p>Absatz 2: Die Bestimmung lässt offen, woher die Polizei diese Informationen erhält bzw. wie sie diese beschafft. Unklar bleibt auch das Verhältnis zu Art. 51 SVG/Art. 34 VTS.</p>	<p>NW, SH, SG, SAAM, AMAG, VBZ</p>
<p>Absatz 3: Diese Pflicht geht unverhältnismässig weit.</p>	<p>SAAM, AMAG, VBZ, Mobility</p>
<p>Mit Artikel 14 Abs. 3 Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) würde eine Meldepflicht für die Haftpflichtversicherer geschaffen, welche mit einem erheblichen Aufwand verbunden ist und die gleichzeitig oft stark verzögerte Meldungen schaffen würde.</p>	<p>AXA</p>
<p>Es ist grundsätzlich korrekt, dass eine allfällige Meldung erst nach Abschluss erfolgen soll, da erst dann alle Unterlagen vorliegen. Ein beträchtlicher Teil der Schadenfälle wird jedoch erst nach mehreren Jahren abgeschlossen. Angesichts des raschen technologischen Fortschritts in Sachen künstliche Intelligenz ist der Erkenntnisgewinn und Mehrwert einer Meldung Jahre nach einem Unfall möglicherweise eingeschränkt.</p>	
<p>Das Interesse der Behörde müsste es sein, möglichst rasch von einem Unfall Kenntnis zu erhalten. Entsprechend muss diese Meldung sinnvollerweise durch die Polizei, wie es in Art. 14 Abs. 2 richtigerweise vorgesehen ist, und nicht durch den Haftpflichtversicherer erfolgen.</p>	
<p>Der Aufwand der Meldepflicht für Versicherer dürfte gleichzeitig nicht unerheblich sein. Dieser Aufwand wird durch den angesichts der Verzögerung möglicherweise fraglichen Mehrwert der Meldung nicht gerechtfertigt. Die AXA lehnt deshalb die geplante Meldepflicht ab und empfiehlt die Streichung von Art. 14 Abs. 3 des Entwurfs.</p>	
<p>Sollte sich der Bundesrat trotz der Ausführungen oben entscheiden, eine Meldepflicht einzuführen, bedürfte die sehr allgemein und weit gefasste Bestimmung «alle Daten» einer Präzisierung. Auch ist die unüblich kurze Frist angesichts der fehlenden Dringlichkeit nach Fallabschluss zu beanstanden. Zudem wäre der Meldeprozess, der aus unserer Sicht in der Verantwortung des ASTRA läge, technisch und operativ so einfach wie möglich zu gestalten.</p>	
<p>Absatz 4: Die heutigen Prüfstellen sehen sich mit der Überprüfung von Fahrassistenzsystemen konfrontiert und sind dazu weder ausreichend ausgestattet, noch verfügen sie über die erforderlichen Kompetenzen. Für die Überprüfung von deutlich komplexeren Systemen, wie automatisierten Fahrzeugen, sind die Prüfstellen heute noch weniger vorbereitet bzw. mit den erforderlichen Kompetenzen ausgestattet. Für eine periodische oder für ausserordentliche Überprüfungen müssten die Prüfstellen daher entsprechende Infrastrukturen und Kompetenzen aufbauen oder auf eine vom ASTRA definierte Prüfeinrichtung zurückgreifen können.</p>	<p>SAAM, AMAG, VBZ, Swissmoves</p>
<p>Absatz 5: Diese Bestimmung kann höchstens analog anwendbar erklärt werden, weil das EU-Recht eine Herstellerpflicht und nicht eine Halterpflicht statuiert.</p>	<p>Post, SAAM</p>
<p><b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)                  ZH, LU, ZG, SO, BS, BL, GR, AG, TG, VD, NE, SP, SSV, economiesuisse, ACVS, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, auto-schweiz, Pro Velo, VCS, SBV, SVV, DTC, FOR, Greenpeace, KpOW, PPU, CHO</p>	
<p>Diese Bestimmung befasst sich ausschliesslich mit führerlosen Fahrzeugen und steht insofern systematisch nicht im zutreffenden Kapitel.</p>	<p>DTC</p>
<p>Es sollen weitere kritische Situationen mit Meldepflicht definiert werden. Es sollen auch Situationen gemeldet werden, bei denen schwere Verletzungsfolgen ausgeblieben sind, aber die auf eine kritische Funktionsweise mit potenziell hohen Verletzungsfolgen schliessen lassen.</p>	<p>SP, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU</p>
<p>Es ist fraglich, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird.</p>	<p>ZH, LU, ZG, SO, BS, GR, AG, TG, NE, ACVS, KKPKS, KKJPD, KSSD, SSV, SVSP, FOR, KpOW</p>

Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein.	SO, GR, AG, TG, NE, ACVS, KKPKS, KKJPD, KSSD, SSV, SVSP, FOR, KpOW
Auch die Unfälle von anderen Fahrzeugen mit hochautomatisiertem Modi sollten gemeldet werden müssen.	BL
Wir beantragen, die Aufnahme einer Meldepflichtverletzung gemäss Art. 14 AFV in Art. 44 AFV zu prüfen.	TG
Alternativ könnte vorgeschrieben werden, dass das Fahrzeug selbst direkt eine entsprechende Mitteilung an das ASTRA und der nächstgelegenen Polizei machen muss.	BS
Unklar ist das Verhältnis zu den Art. 54-56 VRV. Die Erläuterungen haben dieses zu erörtern. Die AFV darf zusätzliche Meldepflichten festlegen. Abweichende, allf. sogar weniger weitgehende Verhaltenspflichten bei einem Unfall sind aus Gründen der Verkehrssicherheit (und der Akzeptanz der neuen Technologie) abzulehnen.	SO
Die Bestimmungen nach Art. 51 Abs. 2 SVG sind weiterhin zwingend einzuhalten und Ereignisse nach Art. 14 Abs. 1 sind stets auch der Polizei zu melden.	LU
Es sei die eigenverantwortliche Meldung (Abs. 1) wegzulassen (dadurch lassen sich Mehrfachmeldungen ans ASTRA vermeiden).	ZG
Zu überdenken ist, ob eine doppelte Meldung an das ASTRA notwendig ist. Gem. Art. 14 Abs. 1 lit. a wird der Fahrzeughalter dazu verpflichtet einen sicherheitsrelevanten Vorfall mit mindestens einer verletzten Person beim ASTRA zu melden. Bei solch einem Vorfall ist der Fahrzeuglenker gem. Art. 51 SVG ohnedies dazu verpflichtet diesen Vorfall der Polizei zu melden.	BS, TG
Das ASTRA sollte den Kantonen bzw. den zuständigen Bewilligungsbehörden entsprechende Vorfälle auch mitteilen.	BS, BL, TG, NE ACVS, KKPKS, KKJPD, KSSD, SSV, SVSP, FOR, KpOW
Es ist zu beachten, dass eine Meldung an die Polizei nur bei Personenschaden zwingend ist (Art. 51 SVG). Die Polizei hat somit nicht von allen Unfällen Kenntnis.	ZH, BS, BL, TG, GR, AG, NE, ACVS, KKPKS, KKJPD, KSSD, SSV, SVSP, FOR, KpOW
Mit solch einem beidseitigem Austausch könnte eine nationale Harmonisierung resp. Gleichbehandlung gegenüber allen Lenkern gewährleistet werden.	BS
Die Frist von 14 Tagen ist zu kurz.	SO, BS, BL, GR, AG, TG, NE, ACVS, KKPKS, KKJPD, KSSD, SSV, SVSP, FOR, KpOW
Im Grundsatz ist der SBV mit dieser Regelung einverstanden. Wir beantragen aber, dass bei Vorfällen mit Schwerverletzten oder Getöteten, die Meldefrist auf 3 Arbeitstage verkürzt wird.	SBV
Dieser Artikel enthält verschiedene Fristen (14 Tage oder 30 Tage) und verschiedene «Ausgangspunkte» (nachdem man von einem Vorfall Kenntnis erhalten hat, nach dem Unfall, nach Abschluss des Schadenfalls, nach der technischen Prüfung). Es erscheint nötig, hier einen einheitlichen Ausgangspunkt und eine einheitliche Frist festzulegen.	VD
Absatz 1: In Abweichung vom EU-Recht überträgt diese Bestimmung die Meldepflichten des Herstellers nach DV 2022/1426 auf den Halter eines führerlosen Fahrzeugs. Dabei wird der Wortlaut des EU-Rechts teilweise übernommen und teilweise abgeändert (z.B. «führerloses» statt «vollautomatisiertes» Fahrzeug). Als Rechtsgrundlage für diese neue gesetzliche Pflicht des Halters wird auf Art. 12 Abs. 4 SVG verwiesen, auf dessen Grundlage die nachträgliche Überprüfung von Typengenehmigungen in der TGV geregelt worden ist. Diese sieht Überprüfungen von Typengenehmigungen auf Kosten des Inhabers der Typengenehmigung vor (Art. 26 TGV). Da der Inhaber mit dem Verkauf von Fz. gewinnorientierten Umsatz erzielt, ist eine solcher Kostentragung gerechtfertigt. Der Halter ist dagegen in einer anderen Situation und wird in Art. 12 Abs. 4 SVG nicht angesprochen. Es fehlt an einer gesetzlichen Grundlage für die Einführung einer Meldepflicht des Halters.	DTC

In Absatz 1 müsste präzisiert werden, wie die Meldung ans ASTRA durch die Halterin beziehungsweise den Halter erfolgen muss. Die Formulierung "müssen...dem ASTRA melden" ist für Laien unklar. Wohin genau muss die Meldung erfolgen und in welcher Form? Allenfalls müsste die Frist auch auf dem Fahrzeugausweis, analog zum bestehenden Hinweis "Adresswechsel innert 14 Tagen", vermerkt werden.	AG
Der unbestimmte Rechtsbegriff "erheblichen Sachschaden" in Abs. 1 Bst. b wird zudem in der Praxis Probleme bereiten. Wir schlagen daher vor, diesen genauer zu definieren, beispielsweise mittels Wertgrenze oder einer beispielhaften Auflistung "erheblicher" Schäden.	LU
Es sei Abs. 1 Bst. b letzter Satzteil zu streichen (Erfordernis des Auslösens des Airbags).	ZG
Die sowohl in Art. 14 Abs. 1, wie Art. 14 Abs.3 vorgesehenen Meldepflichten erachten wir sowohl in der vorgesehenen Form, als auch bezüglich der Fristen, für die verpflichtete Person, als nicht umsetzbar. Anstelle Fahrzeughalter oder Versicherung ist die Meldepflicht aus unserer Sicht in beiden Fällen durch die Polizei vorzunehmen.	SVV
Abs. 1: Es werden nur die « <i>Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter</i> » erwähnt, wohingegen gemäss Artikel 15 Absatz 1 auch der Importeur von dieser Meldung betroffen ist. Dies wäre anzupassen. Abs. 1 Bst. b: Den Begriff « <i>erheblich</i> » durch « <i>wesentlich</i> » ersetzen, auch wenn immer noch Interpretationsspielraum bleibt.	VD
Die Angaben sind durch die Hersteller zu liefern nicht durch die Fahrzeughalter. Die Einschränkung auf führerlose Fahrzeuge macht unseres Erachtens keinen Sinn.	CHO
Absatz 2: Diese Bestimmung führt eine Meldepflicht der Polizei ein für alle Unfälle mit fFz, lässt aber offen, woher die Polizei diese Informationen erhält bzw. wie sie diese beschafft. Unklar bleibt auch das Verhältnis zu Art. 51 SVG/Art. 34 VTS.	DTC
Art. 14 Abs. 2: Es sollen hier die gleichen Fristen angesetzt werden, wie bei nicht autonomen Fahrzeugen gem. Art. 5 Abs. 2 ISUV.	BS, BL
In den Erläuterungen zu Artikel 14 Absätze 1 und 3 AFV kommt zum Ausdruck, dass die Daten vor der Zustellung anonymisiert werden müssen. Nicht klar ist, ob die in den Absätzen 2, 4 und 5 erwähnten Datenmeldungen ebenfalls anonymisierte Daten betreffen. Falls die unter Artikel 14 AFV vorgesehenen Übermittlungen besonders schützenswerte Personendaten enthalten, wäre die Rechtsgrundlage für eine Verarbeitung unzureichend.	VD
Absatz 3: Diese Pflicht geht unverhältnismässig weit.	DTC
Absatz 4 ist ersatzlos zu streichen. Die Kantone bzw. die Zulassungsbehörden verfügen nicht über die nötigen Ressourcen und Fachkenntnisse, um diese Aufgabe zu bewältigen. Wir schlagen als Alternative vor, dass die Überprüfung von markenspezifischen Fachbetrieben jährlich durchgeführt wird. Diese haben die Funktionstüchtigkeit des Automatisierungssystems zu Händen der Zulassungsbehörden zu bestätigen.	LU
Art. 14 Abs. 4: Aktuell ist in der Schweiz die Kontrolle von Automatisierungssystemen im Rahmen der periodischen / ausserordentlichen Prüfungen durch die Kantone weder vorgesehen noch organisiert. Dies ist zunächst als Voraussetzung für die Ermittlung möglicher Unregelmässigkeiten beim Automatisierungssystem umzusetzen. ACHTUNG: Der Zugang zu den Fahrzeugdaten, Prüfprotokolle, die passende Ausrüstung sowie Mitteilungsprotokolle zwischen Kanton und ASTRA müssten vorgängig etabliert werden.	VD
Art.14 Abs.4: Es müssen schweizweit ausnahmslos dieselben Prüfanforderungen gelten und umgesetzt werden. Der Interpretationsspielraum der Prüfanforderungen ist auf ein absolutes Minimum zu reduzieren.	auto-schweiz, VFAS, es
Absatz 4: Die heutigen Prüfstellen sehen sich mit der Überprüfung von Fahrassistenzsystemen konfrontiert und sind dazu weder ausreichend ausgestattet, noch verfügen sie über die erforderlichen Kompetenzen. Für die Überprüfung von deutlich komplexeren Systemen, wie automatisierten Fahrzeugen, sind die Prüfstellen heute noch weniger vorbereitet bzw. mit den erforderlichen Kompetenzen ausgestattet. Für eine periodische oder für ausserordentliche Überprüfungen müssten die Prüfstellen daher entsprechende Infrastrukturen und Kompetenzen aufbauen oder auf eine vom ASTRA definierte Prüfeinrichtung zurückgreifen können. Absatz 5: Diese Bestimmung kann höchstens analog anwendbar erklärt werden, weil das EU-Recht eine Herstellerpflicht und nicht eine Halterpflicht statuiert.	DTC

### Frage 16: Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, **SP, SSV, economiesuisse, ACVS, asa, KKJPD, KKPKS, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, Routiers, Pro Velo, BFU, VFV, FRS, TCS, VFAS, VCS, IG DHS, SBV, SAAM, Suva, SVV, Post, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi, PPU, Swissmoves, TPG**

Da dieser Artikel nur führerlose Fahrzeuge betrifft, würde man dies am besten in der Artikelüberschrift erwähnen – oder den Artikel ins 5. Kapitel verschieben.

**TCS**

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

**SP, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU**

Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen.

ZH, SG, ZG, UR, OW, NW, SO, SH, AR, AI, GR, AG, VS, NE, GE, JU, **ACVS, asa, FOR, KpOW,**

Der Kanton sollte vom ASTRA in den Entscheid, ob eine amtliche Prüfung durchzuführen ist, einbezogen werden.

ZH, NW, SH, TG, **ACVS, KSSD, SSV, SVSP, FOR, KpOW**

Gemäss Erläuterungen zu Artikel 15 Absatz 1 muss das ASTRA Vorfälle innerhalb von 10 Arbeitstagen melden. Allerdings wird im Artikel selbst keine Frist genannt (weder 10 Tage noch «unverzüglich» usw.).

VD

In zeitlicher Hinsicht spricht der Bericht von «unverzüglich», von «10 Arbeitstagen» von «angemessen erstreckter» Frist, ohne dass für den Leser klar wird, wo die Rechtsgrundlage für diese Fristen ist, wer an sie gebunden ist und wer sie erstrecken kann.

**Post, SAAM, AMAG**

Das ASTRA muss den Prüfungsumfang der obligatorischen Nachprüfung entsprechend dem gemeldeten Vorfall festlegen. Dies müsste präzisiert werden.

VD

Prüfungen können aus einem defensiven und einem supportiven Blickwinkel durchgeführt werden. Da sich in der Berichterstattung der Entwicklung des automatisierten Fahrens zeigt, dass einzelne Unfälle mit automatisierten Fahrzeugen gegenüber einer Vielzahl solcher mit menschlichen FahrerInnen überproportional ausgebreitet werden, wäre es wünschenswert, dass diese Überprüfungen mit dem Blick auf die Weiterentwicklung durchgeführt werden.

**MyBuxi**

Art. 15 Abs. 1: Dies müsste ebenfalls für Fahrzeuge mit fahrzeugführender Person bei einem Vorfall im Zusammenhang mit einem Automatisierungssystem gelten, nicht nur für führerlose Fahrzeuge.

**Swissmoves**

**Titel:** Es sollte heissen «ausserordentliche Prüfungen»

**Post, SAAM, AMAG**

**Absatz 1:** In Satz 1 bezieht sich das Relativpronomen «die» auf das fFz statt auf den sicherheitsrelevanten Vorfall.

Ein bloss allgemeiner Zusammenhang mit dem Automatisierungssystem ist nicht ausreichend für die Anordnung einer Nachprüfung. Erforderlich ist eine Fehlfunktion des Systems, welche zu einer sicherheitskritischen Verkehrssituation geführt hat.

**Absatz 1:** Die Umschreibung des Prüfungsumfanges «nach den Umständen» ist als Rechtsgrundlage zu unbestimmt und dürfte zu einer rechtsungleichen Praxis der verschiedenen Zulassungsbehörden führen. Massgeblich sollte sein, dass die Nachprüfung auf die Behebung der Fehlfunktion des Automatisierungssystems ausgerichtet und beschränkt ist.

**Post, SAAM, AMAG, TPG**

**Absatz 2:** Es wird nicht klar, ob dieser Absatz nur für fFz (wie Absatz 1) oder auch für andere automatisierte Fz. gilt. Zudem sollte es im Bericht heissen «...soll der rechtskonforme Zustand des Fahrzeugs amtlich kontrolliert werden...»

**Post, SAAM, AMAG**

Abs. 4: Ausserdem ist darauf zu achten, dass, wenn ein Fahrzeug betroffen ist, dies nicht unbedingt für die ganze Flotte desselben Fahrzeugtyps gilt und infolgedessen alle diese Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen werden. TPG

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)  
LU, BS, BL, DTC, CHO

Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen. LU, BS, BL,

Der Kanton sollte vom ASTRA in diesen Prozess einbezogen werden. BS, BL,

Den kantonalen Zulassungsbehörden fehlen die notwendigen Fachkenntnisse, um sicherheitskritische Vorfälle mit führerlosen Fahrzeugen zu überprüfen. Wir schlagen vor, dass diese Überprüfungen von einer entsprechend spezialisierten und vom ASTRA entsprechend anerkannten Überprüfungsstelle, beispielsweise der SUST, vorgenommen werden. LU

Es fehlt eine Klausel, dass Fahrzeuge desselben Typs ausser Verkehr gesetzt werden können, wenn ein genügend grosses Problem auftritt. CHO

**Titel:** Es sollte heissen «ausserordentliche Prüfungen» DTC

In zeitlicher Hinsicht spricht der Bericht von «unverzüglich», von «10 Arbeitstagen» von «angemessen erstreckter» Frist, ohne dass für den Leser klar wird, wo die Rechtsgrundlage für diese Fristen ist, wer an sie gebunden ist und wer sie erstrecken kann.

**Absatz 1:** In Satz 1 bezieht sich das Relativpronomen «die» auf das fFz statt auf den sicherheitsrelevanten Vorfall.

Ein bloss allgemeiner Zusammenhang mit dem Automatisierungssystem ist nicht ausreichend für die Anordnung einer Nachprüfung. Erforderlich ist eine Fehlfunktion des Systems, welche zu einer sicherheitskritischen Verkehrssituation geführt hat. Sodann ist die Umschreibung des Prüfungsumfanges «nach den Umständen» als Rechtsgrundlage zu unbestimmt und dürfte zu einer rechtsungleichen Praxis der verschiedenen Zulassungsbehörden führen. Massgeblich sollte sein, dass die Nachprüfung auf die Behebung der Fehlfunktion des Automatisierungssystems ausgerichtet und beschränkt ist.

**Absatz 2:** Es ist nicht klar, ob dieser Absatz nur für fFz (wie Absatz 1) oder auch für andere automatisierte Fz. gilt. Zudem sollte es – verständlicher formuliert – im Bericht heissen «...soll der rechtskonforme Zustand des Fahrzeugs amtlich kontrolliert werden...»

#### **Frage 17: Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, SSV, ACVS, asa, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, BFU, VfV, FRS, TCS, IG DHS, SBV, Suva, SVV, CHO, FOR, KpOW, LOXO, MyBuxi, Swissmoves

Art. 16 Abs. 1 Bst. a: Das Wort «unmittelbar» ist zu löschen. VD

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)

Economiesuisse, Routiers, VFAS, SAAM, DTC, Post, Mobility

Die rechtliche Tragweite dieser Bestimmung ist nicht klar. Der Bericht lässt offen, ob damit von den völkerrechtlichen Verträgen abgewichen werden soll; ob diese aus schweizerischer Sicht einseitig interpretiert oder mit der AFV die Schweiz eine abweichende eigenständige nationale Regel einführen will. Es ist auch unklar, wer wozu und gegenüber wem berechtigt oder verpflichtet wird. In lit. b sollte es heissen: «der Hersteller trotz sicherheitskritischen oder wiederholten...» Post, DTC, SAAM

Es sollte darauf geachtet werden, dass für Fahrzeuge aus Drittstaaten keine Nachteile entstehen. VFAS

Teilgenehmigungen von Automatisierungssystemen des 1998 Abkommens sollten nebst dem 1958 Abkommen auch berücksichtigt werden. Ferner fordern wir den Bundesrat auf die notwendigen Schritte einzuleiten, damit die Schweiz – als Gastgeberland des «World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations» – dem 1998 Abkommen beitreten kann. economiesuisse, VFAS

Ebenso sollten wiederholt auftretende Verkehrsbehinderung zu den Begründungen zählen. Routiers

**Frage 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)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, **SP, SSV, ACVS, asa, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, auto-schweiz, Routiers, SEV, BFU, VfV, VFAS, IG DHS, SAAM, Post, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, MyBuxi, TPG**

Dennoch ist zu beachten, dass nicht alle Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen einheitlich behandelt werden müssen und darum die Nachprüfungen tatsächlich delegiert werden können. VD

Die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen muss zwecks Erfahrung und Informationsaustausch in einer ersten Phase durch die Kantone erfolgen. In einer späteren Phase und bei grosser Verbreitung solcher vollautonomer Fahrzeuge ist eine Delegation denkbar. BE

Bei Art. 17 Abs. 1 stellt sich die Frage, ob die Kantone diese Prüfung nicht auch an privatrechtliche Organisationen auslagern dürfen, die zu 100% den Kantonen gehören. Dies würde es kleineren Kantonen erleichtern zusammen mit anderen kleinen Kantonen oder mit einem grossen Kanton eine Institution zu schaffen, die die Prüfung übernimmt. SBV

Wir befürworten das Delegationsverbot von Nachprüfungen gemäss Art. 17. SEV

Grundsätzlich erscheint uns die Verantwortung für Prüfungen in einer kompetenten Stelle des Bundes (ASTRA) zielführend. MyBuxi

Dieser Bestimmung fehlt es an einer klar deklarierten Zielsetzung sowie einer kohärenten Begründung, wobei die beiden Absätze sich wertungsmässig widersprechen. Post, SAAM, AMAG

Absatz 1: Es fehlt an einer Begründung, weshalb die fFz anders als die übrigen Fahrzeuge mit AS zu behandeln sind und weshalb das Delegationsverbot gemäss dem Verhältnismässigkeitsprinzip nicht auf die Nachprüfung des AS beschränkt wird. Ausserdem riskiert das Delegationsverbot, allfällige private Initiativen zur Entwicklung schweizerischen Fachwissens in diesem Bereich zu unterlaufen.

Absatz 2: Dieser Absatz steht in einem gewissen Widerspruch zum Delegationsverbot im ersten Absatz. Implizit anerkennt er nämlich, dass die Behörden nicht über das Fachwissen für Nachprüfungen von AS verfügen dürften und deshalb auf (private) anerkannte Prüfstellen angewiesen sein werden, welche wohl vorwiegend im Ausland liegen dürften. Gleichzeitig soll das ASTRA die Kompetenz erhalten, auch Nachweise nicht anerkannter Stellen anzuerkennen, wobei der Bericht offenzulässt, nach welchen Kriterien dieser behördliche Ermessensentscheid erfolgen soll.

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

LU, ZG, **FDP, economiesuisse, AGVS, FRS, TCS, SVV, DTC, CHO, Mobility, Swissmoves**

Es ist für die FDP nicht nachvollziehbar, weshalb die Möglichkeit (zur Entlastung der kantonalen Zulassungsbehörden), die Nachprüfung von Motorfahrzeugen an private Unternehmen auszulagern, im Bereich der AF nicht gelten soll. Eine Ungleichbehandlung gegenüber herkömmlichen Motorfahrzeugen birgt die Gefahr, dass allfällige private Initiativen im Bereich der AF unterlaufen werden. Aus Sicht der FDP sollte die Möglichkeit einer Auslagerung auch für AF bestehen. FDP

Die je Fahrzeughersteller sehr individuelle (EDV-)technische Lösung ist von den Zulassungsbehörden nicht zu bewältigen. Mit zunehmender Anzahl solcher Fahrzeuge bindet die geplante jährliche Prüfung zudem enorme Ressourcen. Dies würde ein (unserer Ansicht nach unnötiger) Aufbau der Prüfkapazitäten voraussetzen. Fahrzeuge müssten aufgrund des für die Fahrzeugart abweichenden Prüfintervalls zudem ausgeschieden werden können. Vielmehr ist der Ansatz zu verfolgen, dass der Fahrzeughersteller verpflichtet wird, jährlich die definierten Angaben dem zentralen Fahrzeugregister (z.B. IVZ) zu liefern. Durch die geplante Massnahme der jährlichen Prüfung würde die Anschaffung eines solchen Fahrzeuges noch weniger interessant. LU

Auf die Ausnahme der Delegation an privatrechtliche Betriebe für führerlose Fahrzeuge ist zu verzichten (siehe Frage 18). Falls sie beibehalten werden soll, ist die Ausnahme der Delegation auch in Artikel 34a VTS aufzuführen. LU, ZG

Die Prüfung sowie die Nachprüfung von Fahrzeugen fallen in die Zuständigkeit der Kantone. economicsuisse, FRS, AGVS

Kantone, welche die Nachprüfung von Fahrzeugen durch das sog. Reparaturbestätigungsverfahren an privatrechtliche Betriebe weiterdelegieren, sollten dies auch bei führerlosen Fahrzeugen AGVS

<p>machen dürfen. Betriebe, welche derartige Nachprüfungen durchführen, werden vor der Zulassung als anerkannter Fachbetrieb durch die Kantone geprüft und führen die Nachprüfungen fachmännisch durch. Sind aufgrund der Komplexität einer spezifischen Beanstandung anerkannte Betriebe nicht in der Lage die Prüfung wegen der spezifischen Gegebenheiten durchzuführen, soll das Strassenverkehrsamt die Nachprüfung durchführen. Ist auch dieses nicht in der Lage die Prüfung vorzunehmen, soll eine Delegation an eine anerkannte Prüfstelle möglich bleiben.</p>	
<p>Es gibt keinen objektiven Grund, der den ersatzlosen Ausschluss privater Partner rechtfertigt. Viele Kantone delegieren einen Teil der obligatorischen technischen Kontrollen an private Partner - diese privaten technischen Zentren sind perfekt ausgestattet und bieten die gleichen Garantien wie die staatlichen Kontrolldienste. Sie stellen auch sicher, dass die Kontrolle innerhalb der vorgeschriebenen Frist stattfindet. Ohne diese Möglichkeit ist es wahrscheinlich, dass es bei den obligatorischen Kontrollen zu Verzögerungen kommt - da die staatlichen Kontrolldienste oft überlastet sind und sich so monatelange Verzögerungen ergeben.</p>	<p>economiesuisse, FRS</p>
<p>Der TCS und die Sektionen betreiben über die ganze Schweiz verteilt 22 technische Zentren, die perfekt ausgerüstet sind und über modernste Diagnosegeräte verfügen. Dank der engen Zusammenarbeit mit den zuständigen kantonalen Behörden ist der TCS ein wichtiger Partner bei der Überprüfung der Einhaltung von Sicherheitsnormen bei Fahrzeugen. Die Testzentren werden laufend an neue Prüfungsstandards angepasst und unterliegen Qualitätsprüfungen, die in jeder Hinsicht mit Prüfungen anderer technischer Testzentren vergleichbar sind. Dieser Artikel könnte diese Leistungen des TCS in Frage stellen. Aus diesem Grund lehnen wir ihn entschieden ab.</p>	<p>TCS</p>
<p>Durch Absatz 1 werden unserer Meinung nach der Einsatz von automatisierten Fahrzeugen sowie Innovationen in diesem Bereich eingeschränkt. Jüngste Erfahrungen zeigen, dass gewisse Unternehmen, Institutionen und Organisationen mitunter über mehr Wissen und Analysekenntnisse hinsichtlich führerloser Fahrzeuge verfügen als die kantonalen Stellen. Möglicherweise könnten gewisse Zentren solche Nachprüfungen in Zusammenarbeit mit den kantonalen Stellen organisieren.</p>	<p>Swissmoves</p>
<p>Die Kantone sind technisch und organisatorisch dazu nicht in der Lage, gegeben die neue Komplexität. Daher ist unklar, warum sie nicht jemanden beauftragen sollen.</p>	<p>CHO</p>
<p>Warum darf die Nachprüfung nicht an privatrechtliche Betriebe delegiert werden? Für eine optimale und schnelle Schadenregulierung durch die Versicherungen, müssen Autoexperten von Versicherungen Zugriff auf die Fahrzeug-Daten haben. Ob hier öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Organisationen beauftragt werden,</p>	<p>SVV</p>
<p>Dieser Bestimmung nennt keine klare Zielsetzung und enthält auch keine kohärente Begründung, wobei die beiden Absätze sich wertungsmässig widersprechen.</p> <p>Absatz 1: Dieser Absatz will – die 2019 mit Art. 34a VTS eingeführte Möglichkeit, zur Entlastung kantonalen Zulassungsbehörden Nachprüfungen von Motorfahrzeugen an private Betriebe auszulagern – für ffz aufheben. Der Grund dafür ist unklar. Im Bericht wird angedeutet, dass in einer «ersten Phase», – was heisst dies für Nachprüfungen? – «die Erfahrungen bei den Kantonen» (bzw. beim Bund) «bleiben» (welche Erfahrungen mit ffz wurden bereits erworben?) sollen. Was damit gemeint ist, nicht klar.</p> <p>Es fehlt an einer Begründung, weshalb die ffz anders als die übrigen Fahrzeuge mit AS zu behandeln sind und weshalb das Delegationsverbot gemäss dem Verhältnismässigkeitsprinzip nicht auf die Nachprüfung des AS beschränkt wird.</p> <p>Ausserdem riskiert das Delegationsverbot, allfällige private Initiativen zur Entwicklung schweizerischen Fachwissens in diesem Bereich zu unterlaufen.</p> <p>Absatz 2: Dieser Absatz steht in einem gewissen Widerspruch zum Delegationsverbot im ersten Absatz. Implizit anerkennt er, dass die staatlichen Behörden nicht über das Fachwissen für Nachprüfungen von AS verfügen dürften und deshalb auf (private) anerkannte Prüfstellen angewiesen sein werden, die dann wohl vorwiegend im Ausland liegen dürften. Gleichzeitig soll das Astra die Kompetenz erhalten, auch Nachweise nicht anerkannter Stellen (!) anzuerkennen, wobei der Bericht offenlässt, nach welchen Kriterien dieser behördliche Ermessensentscheid erfolgen soll.</p>	<p>DTC, Mobility</p>
<p>Die Prüfungen sind den Herstellern zu belasten und nicht den Fahrzeughaltern. Diese haben zu wenig Einfluss auf das, was das Fahrzeug macht. Der Hersteller installiert Updates in eigener Regie.</p>	<p>CHO</p>
<p>Siehe Bemerkungen zu Artikel 13 betreffend den Vorschlag eines CCMA / CHS [Centre de Compétences national en Mobilité Autonome / Centre d'Homologation Suisse].</p>	<p>Swissmoves</p>

**Frage 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)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)

ZH, BE, LU, UR, SZ, NW, GL, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, SP, SSV, economieuisse, ACVS, asa, KKPJS, KKPJD, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, Routiers, Pro Velo, VfV, FRS, TCS, VFAS, VCS, IG DHS, SBV, SAAM, Suva, Post, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PPU, Swissmoves, TPG

"Nicht amtliche" weglassen, sodass sowohl amtliche (StVA-Mitarbeitende) als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.

ZH, UR, SZ, NW, SO, SH, AR, AI, GR, AG, TG, VS, NE, GE, JU, ACVS, asa, KSSD, SSV, SVSP, Post, SAAM, AMAG FOR, KpOW,

Die Regelung zu den zulässigen Zwecken ist umfassend, was die behördlichen und hoheitlichen Aufgaben und Nutzungsmöglichkeiten betrifft. In einer längerfristigen Perspektive besteht jedoch auch ein grosses wissenschaftliches Interesse an dieser Datenquelle. Beispielsweise bieten die Daten des Fahrmodusspeichers die Möglichkeit für umfassende empirische Studien zur Ableitung/Überprüfung der erforderlichen Übernahmzeit bei Fahrzeugen. Der heutige Stand der Forschung zu dieser Frage basiert in erster Linie auf eher wenigen Studien in Fahrsimulatoren.

SP, Pro Velo, VCS, VfV, Greenpeace, PPU

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

Allerdings ist zu beachten, dass im Rahmen der Fahrzeugprüfung ein Zugriff auf den Fahrmodusspeicher erforderlich sein kann. Wir schlagen daher folgende Ergänzung vor:

LU

e. Amtliche Tätigkeit der Zulassungsbehörden im Zusammenhang mit Fahrzeugprüfungen.

Selbst eine statistische Auswertung, wie viele Prozente eines Weges automatisiert zurückgelegt wurde, oder eine Auswertung mit Einwilligung des Fahrzeuglenkers zu Forschungszwecken wäre unzulässig. Es stellt sich die Frage, ob diese Beschränkungen nicht nur für Auswertungen des Fahrmodusspeichers ohne eindeutige Zustimmung des Fahrzeuglenkers gelten sollen oder ob hier eine Präzisierung notwendig ist.

Fussverkehr, SBV

Mit der Unfallaufklärung und Beurteilung von Strassenverkehrsdelikten umschreibt Art. 25g Abs. 3 nSVG den Zweck der Datenbearbeitung bereits klar. Diese Bestimmung enthält keine spezifische Delegation an den Bundesrat zur weiteren Konkretisierung. Das Gesetz bestimmt zudem explizit, dass nur Polizei-, Justiz- und Administrativbehörden die Daten erheben und bearbeiten dürfen. Entgegen den Angaben im Bericht erfolgt für die Akteure keine materielle Begrenzung, die nicht bereits im Gesetz vorgegeben wäre, ansonsten die Verordnung als gesetzeswidrig zu betrachten wäre.

Post, SAAM, AMAG

Es sollte bei Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem die Möglichkeit geschaffen werden, im Informationssystem Strassenverkehrsunfälle eine neue Kategorie "Notmanöver bei Fahren mit Automatisierungssystem" aufzunehmen.

NW

Die relevanten Daten müssen einfach und unbürokratisch von den Berechtigten 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 berechtigten Behörde zur Verfügung gestellt werden müssen. Existiert bereits ein Gerät, um den Fahrmodusspeicher auszulesen?

BE

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)

OW, ZG, BS, BL, VD, L-Drive, Road-Cross, BFU, SVV, DTC, CHO, MyBuxi

Buchstabe c: "Nicht amtliche" weglassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.

OW, ZG, BS, BL, VD, DTC

Die Regelung zu den zulässigen Zwecken ist umfassend, was die behördlichen und hoheitlichen Aufgaben und Nutzungsmöglichkeiten betrifft. In einer längerfristigen Perspektive besteht jedoch auch ein grosses wissenschaftliches Interesse an dieser Datenquelle. <b>Änderungsvorschlag:</b> Die Regelung sollte mit dem Zweck der Forschung zur Verkehrssicherheit durch nicht-behördliche Forschungsinstitutionen ergänzt werden.	BFU
Es sollte auch Versicherungsunternehmen gestattet sein, für die Aufklärung von Unfällen, die Daten des Fahrzeugmodusspeichers auslesen zu können. Folgende Ergänzung würde Sinn machen: e. <i>Untersuchungen zur Aufklärung von Versicherungsansprüchen</i>	SVV
Wir unterstützen den Artikel 18 AFV Buchstabe e, wenn die «Weiterentwicklung der Fahraus- und -weiterbildung auf Basis der bearbeiteten Daten» als Zweck genannt wird.	L-Drive, RoadCross
Die Erläuterung zu Artikel 18 AFV müsste angepasst werden: Wenn es sich bei den aufzuzeichnenden Ereignissen nicht per se um Personendaten handelt, gelten sie dennoch als Personendaten, sobald sie mit einer natürlichen Person (oder auch juristischen Person gemäss DSG) in Verbindung gebracht werden können.	VD
Buchstabe a sollte dahingehend präzisiert werden, dass die Polizei explizit für den Zugriff auf die Daten berechtigt wird. Ansonsten erscheint «im Rahmen der Strafprozessordnung» in Buchstabe b redundant und unnötig.	VD
Die Polizei ist im Falle eines Unfalls nicht nur an den Daten aus dem Fahrmodusspeicher interessiert, sondern auch aus dem System zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung.	BL
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. Alternativ sollen die Daten vom Hersteller in einer verständlichen Art und Weise der Strafverfolgungsbehörde zur Verfügung gestellt werden müssen.	BS, BL
Entgegen den Angaben im Bericht erfolgt für die Akteure keine materielle Begrenzung, die nicht bereits im Gesetz vorgegeben wäre, ansonsten die Verordnung als gesetzeswidrig zu betrachten wäre. Der Artikel scheint daher entbehrlich und könnte gestrichen werden.	DTC
Der Artikel nimmt eine sehr defensive Haltung ein, die die Entwicklungsfähigkeit reduziert. Es sollte eine «Opt-In» Möglichkeit für eine weitergehende Nutzung der Daten geben.	MyBuxi
Solange Autonomie-Level 5 nicht erreicht wird, sollten zusätzlich Informationen geliefert werden. Auswertung der Fähigkeiten des KI-Systems und Verbesserungen sollten auch dazu gehören.	CHO
<b>Frage 20: Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, SSV, economiesuisse, ACVS, asa, KKJPD, KKPKS, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, L-Drive, Routiers, RoadCross, VV, FRS, TCS, VFAS, IG DHS, SBV, SAAM, Post, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, Privatim, TPG	
In den Erläuterungen zum Artikel steht, dass Artikel 25g Absätze 4 und 5 nSVG die Grundlage für die Datenbearbeitung bildet und die Verordnung die Behörden, die zur Datenbearbeitung berechtigt sind, definieren sowie die zulässigen Zwecke regeln wird. Konsultiert man Artikel 25g Absätze 4 und 5 nSVG, stellt man fest, dass nur die Zulassungsbehörden genannt werden. Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe a AFV wiederum sieht vor, dass das ASTRA, das BAKOM, das BAV, das BAZG, die Armee sowie Behörden der Kantone und der Gemeinden Daten bearbeiten dürfen, soweit dies für ihre Vollzugsaufgaben unentbehrlich ist. Buchstabe b erlaubt inländischen Behörden untereinander einen Austausch von Personendaten. Somit dürfte Artikel 19 AFV weitaus umfassendere Bearbeitungen vorsehen als die im SVG erwähnten. Der Einstieg der Erläuterungen zu Artikel 19 AFV sollte somit zugunsten der Transparenz dahingehend deutlicher formuliert werden, dass die Bearbeitung sich von der in Artikel 25g nSVG genannten unterscheidet, andere Behörden betrifft und zur Erreichung anderer Ziele dient.	VD
Allerdings begrüßen wir die explizite Erwähnung des Verbots von Profiling (des Erstellens von Persönlichkeitsprofilen) und der Notwendigkeit einer spezifischen Rechtsgrundlage. Aus unserer Sicht wäre den allgemeinen Erläuterungen das Verbot einer Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten hinzuzufügen (das Verbot zur Bearbeitung dieser Daten wird nur in Bst. b erwähnt).	VD
Zum leichteren Verständnis der Bestimmung wäre es hilfreich, im Bericht vorab zu erläutern, welcher Absatz für welche Fz. gilt und die diesbezüglich getroffenen Differenzierungen kurz zu begründen. Erklärungsbedürftig ist ebenfalls die etwas komplizierte Struktur der Bestimmung.	Post, SAAM, A-MAG

Absatz 1 lit. a: Gemäss Bericht stützt sich Art. 19 AFV auf Art. 25g Abs. 4 & 5 nSVG, wonach Zulassungsbehörden bei der Nachprüfung der Funktionsfähigkeit des AS von Fahrzeugen die Fahrmodusspeicherdaten (Sachdaten) bearbeiten dürfen. Absatz 1 lit. a befasst sich indes in erster Linie mit der Bearbeitung von Personendaten zur Identifikation diverser Akteure (Operatoren, Halter etc.), die sich nicht auf Art. 25g Abs. 4 & 5 nSVG stützen kann. Im Bericht sollte daher die gesetzliche Grundlage für die Bearbeitung von Personendaten angegeben und zugleich erläutert werden, inwieweit es lit. a braucht, da schon bisher im Vollzug für Fahrzeuge eine Identifikation der massgeblichen Personen erforderlich war und das DSG anwendbar ist. Im Übrigen könnte die Bestimmung wie folgt einfacher formuliert werden: „Soweit es für ihre Vollzugsaufgaben erforderlich ist, dürfen das ASTRA, das BAKOM, das BAV, das BAZG, die Armee sowie Behörden der Kantone und der Gemeinden Informationen zur Identifikation von Operatorinnen und Operatoren, Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern, Gesuchstellerinnen und Gesuchstellern, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, Genehmigungsinhaberinnen und Genehmigungsinhabern, Kontrollschild- und Fahrgestellnummern sowie Daten aus dem Fahrmodusspeicher (Art. 25g Abs. 4 SVG) bearbeiten“

Absatz 1 lit. b: Dieser Absatz könnte wie folgt etwas klarer formuliert werden: „Inländische Behörden dürfen untereinander Sachdaten nach freiem Ermessen austauschen, nicht besonders schützenswerte Personendaten nur soweit die konkrete Aufgabe dies erfordert oder für den einheitlichen Vollzug angezeigt ist.“

Absatz 1 lit. c: Diese Bestimmung spricht allgemein von den «anerkannten Typengenehmigungsvorschriften». Hier sollte der Klarheit halber angefügt werden, dass es um die «von der Schweiz anerkannten Typengenehmigungsvorschriften» geht. Der anschliessende Halbsatz erscheint insofern heikel, als die Verordnung den Bearbeitungszweck von Daten gemäss EU und UNECE Recht offenbar einseitig selber bestimmen möchte, was grundsätzlich nicht möglich ist, sondern mit dem Zweck der Datenlieferung abgestimmt sein müsste.

Absatz 1 lit. d: Im Bericht sollte klargestellt werden, dass Sachdaten und anonymisierte Einzeldaten von lit. a bis c nicht unter lit. d fallen. Sodann könnte dieser Absatz wie folgt einfacher formuliert werden: «Personendaten nach den Buchstaben a bis c werden auf Anfrage durch Onlinezugriff auf eine gesicherte Plattform oder durch verschlüsselte E-Mails übermittelt».

Absatz 2: Dieser Absatz betrifft dieselben Behörden und Daten wie Abs. 1 lit. a. Ersterer befasst sich mit der Bearbeitung der Daten, letzterer mit dem Austausch der Daten, wobei die umgekehrte Reihenfolge logischer wäre. Es wäre sinnvoll, beide Bestimmungen zu vereinigen, da Absatz 1 lit. b-c ebenfalls den Datenaustausch regeln. Vorab müsste aber das Verhältnis der beiden Bestimmungen geklärt werden.

Absatz 3: Diese Bestimmung enthält keinen Bezug zu Fahrzeugen, so dass die Tragweite unklar ist. Zudem dürfte im Ingress der zweite Satz inhaltlich durch Absatz 1 lit. a bereits erfasst sein. Ausserdem erscheint der Begriff «Bewertung» als wenig trefflich, da es wohl einfach um die Beurteilung eines Sachverhaltes geht.

Absatz 4: Der erste Satz ist deklaratorisch und insofern entbehrlich, als Art. 13 Abs. 4 die Datenerhebung bereits regelt. Gleiches gilt für den indirekten Verweis auf das EU-Recht und die UNECE Reglemente im zweiten Satz. Der Bearbeitungszweck könnte direkt in Art. 13 Abs. 4 eingefügt werden, so dass der ganze Absatz 4 gestrichen werden könnte.

[Art. 25g Abs. 4 revSVG](#) regelt den Zugriff auf die Daten des Fahrmodusspeicher durch die Zulassungsbehörden zu den dort genannten Zwecken. Wenn nun Art. 19 Abs. 1 Bst. a AFV sehr unterschiedlichen Behörden erlaubt, Daten für ihre jeweiligen Vollzugsaufgaben zu bearbeiten, und dabei auch die Daten aus dem Fahrmodusspeicher nach Art. 25g Abs. 4 SVG erwähnt, so entsteht der unzutreffende Eindruck, es könnten auch andere als die Zulassungsbehörden geltend machen, die Bearbeitung jener Daten sei für ihre Aufgabenerfüllung unentbehrlich, was den Rahmen von Art. 25g SVG klar sprengen würde. Wir empfehlen Ihnen deshalb, den Satzteil «sowie Daten aus dem Fahrmodusspeicher (Art. 25g Abs. 4 SVG)» zu löschen. Falls als nötig erachtet, kann für die Datenbearbeitung durch die Zulassungsbehörden ein eigener Buchstabe vorgesehen werden; allerdings halten wir eine Wiederholung des Regelungsgehalts von Art. 25g Abs. 4 SVG in der AFV nicht für erforderlich.

Privatim

Art. 19 Abs. 4 sollte dahingehend ergänzt werden, dass Daten, die für die Nachprüfungen relevant sind und vom ASTRA direkt einverlangt wurden, auch wieder an die Kantone zurückfliessen.

BE, AG

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)

BS, **SVV**, **DTC**, **CHO**, **Swissmoves**

Es ist darauf hinzuweisen, dass Art. 19 Abs. 1 Bst. a AFV sehr unterschiedlichen Behörden erlaubt, Daten für ihre jeweiligen Vollzugsaufgaben zu bearbeiten und dass dabei auch die Daten aus dem Fahrmodusspeicher nach Art. 25g Abs. 4 SVG erwähnt werden. Dadurch kann der Eindruck entstehen, es könnten auch andere als die Zulassungsbehörden geltend machen, die Bearbeitung jener Daten sei für ihre Aufgabenerfüllung unentbehrlich, was den Rahmen von Art. 25g SVG klar sprengen würde.

BS

Bis die KI-Systeme genügend gut sind, sollten mehr Daten gesammelt werden.

CHO

Einfügen eines zusätzlichen Bst.:

*e. Versicherungsgesellschaften dürfen die Daten für die Aufklärung von Unfällen oder der Beurteilung von Widerhandlungen bei den Polizei-, Justiz- und Administrativbehörden einfordern oder*

*e. Versicherungsgesellschaften erhalten die Daten für die Aufklärung von Unfällen oder der Beurteilung von Widerhandlungen bei den Polizei-, Justiz- und Administrativbehörden.*

SVV

Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe a und Absatz 2: Sinnvoller wäre es, anstelle konkreter Bundesämter die Erwähnung «Bundesämter» einzufügen. So bleibt ein gewisser Spielraum.

Swissmo-  
ves

Art. 19 Abs. 1 Bst. a: Das Delegieren von Zuständigkeiten (externe Fachstellen) müsste ebenfalls erlaubt sein.

Warum wird die Verbesserung der Betriebssicherheit nur in Artikel 19 Absatz 3 erwähnt?

Warum wird der Zugang zu Daten im Zusammenhang mit wiederholt auftretenden, ungewöhnlichen Fahrmanövern, die den Verkehr erheblich stören, nicht explizit erwähnt?

Zum leichteren Verständnis der Bestimmung wäre es hilfreich, im Bericht vorab zu erläutern, welcher Absatz für welche Fz. gilt und die diesbezüglich getroffenen Differenzierungen kurz zu begründen. Erklärungsbedürftig ist ebenfalls die etwas komplizierte Struktur der Bestimmung.

DTC

Absatz 1 lit. a: Gemäss Bericht stützt sich Art. 19 AFV auf Art. 25g Abs. 4 & 5 nSVG, wonach Zulassungsbehörden bei der Nachprüfung der Funktionsfähigkeit des AS von Fahrzeugen die Fahrmodusspeicherdaten (Sachdaten) bearbeiten dürfen. Absatz 1 lit. a befasst sich indes in erster Linie mit der Bearbeitung von Personendaten zur Identifikation diverser Akteure (Operatoren, Halter etc.), die sich nicht auf Art. 25g Abs. 4 & 5nSVG stützen kann. Im Bericht sollte daher die gesetzliche Grundlage für die Bearbeitung von Personendaten angegeben und zugleich erläutert werden, inwieweit es lit. a braucht, da schon bisher im Vollzug für Fahrzeuge eine Identifikation der massgeblichen Personen erforderlich war und das DSG anwendbar ist. Im Übrigen könnte die Bestimmung wie folgt einfacher formuliert werden: „Soweit es für ihre Vollzugsaufgaben erforderlich ist, dürfen das ASTRA, das BAKOM, das BAV, das BAZG, die Armee sowie Behörden der Kantone und der Gemeinden Informationen zur Identifikation von Operatorinnen und Operatoren, Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern, Gesuchstellerinnen und Gesuchstellern, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, Genehmigungsinhaberinnen und Genehmigungsinhabern, Kontrollschild- und Fahrgestellnummern sowie Daten aus dem Fahrmodusspeicher (Art. 25g Abs. 4 SVG) bearbeiten“

Absatz 1 lit. b: Dieser Absatz könnte wie folgt etwas klarer formuliert werden: „Inländische Behörden dürfen untereinander Sachdaten nach freiem Ermessen austauschen, nicht besonders schützenswerte Personendaten nur soweit die konkrete Aufgabe dies erfordert oder für den einheitlichen Vollzug angezeigt ist.“

Absatz 1 lit. c: Diese Bestimmung spricht allgemein von den «anerkannten Typengenehmigungsvorschriften». Hier sollte der Klarheit halber angefügt werden, dass es um die «von der Schweiz anerkannten Typengenehmigungsvorschriften» geht.

Der anschliessende Halbsatz erscheint insofern heikel, als die Verordnung den Bearbeitungszweck von Daten gemäss EU und UNECE Recht offenbar einseitig selber bestimmen möchte, was grundsätzlich nicht möglich ist, sondern mit dem Zweck der Datenlieferung abgestimmt sein müsste. Der Bericht äussert sich nicht dazu

Absatz 1 lit. d: Im Bericht sollte klargestellt werden, dass Sachdaten und anonymisierte Einzeldaten von lit. a bis c nicht unter lit. d fallen. Sodann könnte dieser Absatz wie folgt einfacher formuliert werden: «Personendaten nach den Buchstaben a bis c werden auf Anfrage durch Onlinezugriff auf eine gesicherte Plattform oder durch verschlüsselte E-Mails übermittelt».

Absatz 2: Dieser Absatz betrifft dieselben Behörden und Daten wie Abs. 1 lit. a. Ersterer befasst sich mit der Bearbeitung der Daten, letzterer mit dem Austausch der Daten, wobei die umgekehrte Reihenfolge logischer wäre. Es wäre sinnvoll, beide Bestimmungen zu vereinigen, da Absatz 1 lit. b-c ebenfalls den Datenaustausch regeln. Vorab müsste aber das Verhältnis der beiden Bestimmungen geklärt werden. Der Bericht äussert sich nicht dazu.

Absatz 3: Diese Bestimmung enthält keinen Bezug zu Fahrzeugen, so dass die Tragweite für den Leser unklar ist. Zudem dürfte im Ingress der zweite Satz inhaltlich durch Absatz 1 lit. a bereits erfasst sein. Ausserdem erscheint der Begriff «Bewertung» als wenig trefflich, da es wohl einfach um die Beurteilung eines Sachverhaltes geht.

Absatz 4: Der erste Satz ist deklaratorisch und insofern entbehrlich, als Art. 13 Abs. 4 die Datenerhebung bereits regelt. Gleiches gilt für den indirekten Verweis auf das EU-Recht und die UNECE Reglemente im zweiten Satz. Der Bearbeitungszweck könnte direkt in Art. 13 Abs. 4 eingefügt werden, so dass der ganze Absatz 4 gestrichen werden könnte.

**Frage 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)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)  
 ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, NE, **SP, SSV, economiesuisse, ACVS, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, L-Drive, Routiers, RoadCross, VfV, FRS, TCS, VFAS, IG DHS, SBV, SAAM, Suva, DTC, Post, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi Swissmoves, TPG**

Wie in der Antwort zu Frage 8 bereits erwähnt, wäre es sinnvoll, wenn diese Informationen im Falle von Untersuchungen auch nach der Ausserverkehrssetzung oder Verschrottung eines Fahrzeugs noch zugänglich sind. TI

Die vorgeschlagene Formulierung im Verordnungstext regelt nicht explizit die vom Fahrzeugbesitzer veranlasste Datenvernichtung, sondern vielmehr, dass resp. in welchen Fällen eine Vernichtung der Daten zum Zwecke der Verschrottung *ohne* Zustimmung der betroffenen Person stattfinden darf. Die vorgeschlagene Formulierung könnte indes dahingehend verstanden werden, dass Daten *mit* Einwilligung der betroffenen Personen immer vernichtet werden könnten. Auch in diesem Fall dürfen jedoch keine Beweismittel vernichtet werden. ZG

Es muss aber eine «Verschrottungsmeldung» an das Strassenverkehrsamt gehen, damit eine Neuzulassung nicht mehr möglich ist. BE

Wir lehnen diese Bestimmung nicht ab, verstehen allerdings nicht, warum dieser Artikel notwendig ist. Für andere Speichergeräte wie Unfall- oder Ereignisdatenspeicher gibt es keinen solchen Artikel. TCS

Diese Bestimmungen könnte wie folgt klarer formuliert werden: «Bei Verschrottung des Fahrzeugs dürfen die Daten im Fahrmodusspeicher ohne Einwilligung der betroffenen Person vernichtet werden, sofern ausgeschlossen werden kann, dass diese Daten noch zur Aufklärung von Unfällen oder zur Beurteilung von Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht benötigt werden.» Post, DTC, SAAM, A-MAG

Im Übrigen ist die Bestimmung entbehrlich. Falls ein Fahrzeug nicht ausnahmsweise im Rahmen eines rechtlichen Verfahrens amtlich beschlagnahmt oder mit behördlichen Auflagen belegt worden ist, ergibt sich bereits aus der Eigentumsgarantie, dass ein Eigentümer sein Fahrzeug (inkl. Personendaten) ohne staatliche Vorgabe vernichten darf. Das geschieht schon heute in grossem Umfang und ohne besondere Gesetzesbestimmung bei Smartphones, PC, Tablets etc.

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)  
 VD, **SVV, CHO**

Die Beweggründe für den Verzicht auf die Einwilligung der betroffenen Personen werden im erläuternden Bericht nicht näher ausgeführt. Es ist deshalb schwer nachvollziehbar, woher diese Regel kommt. Wer überprüft, ob die im Fahrmodusspeicher enthaltenen Daten vernichtet werden dürfen (und insbesondere, ob die Daten für die Aufklärung von Unfällen oder zur Beurteilung von Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht erforderlich sind)? VD

Diese Daten dürfen nicht ohne Einwilligung der betroffenen Personen (die zudem in dieser Bestimmung nicht definiert werden) vernichtet werden. Überdies sind hinsichtlich der Datenaufbewahrung mehrere Probleme zu beheben:

- Sinnvollerweise müssten diese Informationen auch nach dem Erreichen der Speicherkapazität oder im Falle der Ausserverkehrssetzung oder Vernichtung zugänglich sein, insbesondere, falls sie im Rahmen einer Ermittlung benötigt werden.
- Die Löschrfrist der Daten kann stark variieren, und das vom Datenschutzrecht vorgesehene Prinzip der zeitlichen Verhältnismässigkeit kann vermutlich nicht immer eingehalten werden. In dieser Hinsicht sollte die Verordnung durch die Festlegung einer maximalen Aufbewahrungsdauer für die Daten präzisiert werden.

Stossrichtung nachvollziehbar, jedoch sehr unklar formuliert. Wer kann dies abschliessend beurteilen? Hierzu müsste man konkreterweise lange warten, da ja zum Zeitpunkt der Verschrottung unklar ist, ob das Fahrzeug in ein Verkehrsdelikt oder einen Unfall verwickelt wurde. Müssten man nicht eher anstreben, dass bei Fahrzeug, welche zur Verschrottung anstehen, ihre Fahrzeug-Daten extern gespeichert haben (z.B. über Cloud). SVV

Aufbewahrung wie für Geschäftsunterlagen sind angebrachter. Es ist auch zu klären, wer sie löschen darf. CHO

**Frage 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)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

BE, SH, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, **SSV, ACVS, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, Fussverkehr, L-Drive, RoadCross, BFU, VfV, TCS, IG DHS, SAAM, Swissdrive, Post, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, Swissmoves**

Diese Vorgabe sollte auch für private Übergeben von solchen Fahrzeugen gelten.

AG, NE, VD

In diesem Artikel bleibt unklar, wie die Vertragspartei aufgeklärt werden muss. Eine reine Information über das Vorhandensein eines Automatisierungssystems scheint nicht ausreichend für eine sichere Bedienung (SIKO 4.0).

Swissdrive

L-drive Schweiz ist der Auffassung, dass bei Fahrzeugübergaben nicht bloss datenschutzrechtliche Bestimmungen zum Tragen kommen sollten, sondern auch der Verkehrssicherheit Rechnung getragen werden muss. Entsprechend beantragen wir, Art. 21 AFV wie folgt zu ergänzen:

L-Drive, RoadCross

«Wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, muss seine Vertragspartei umfassend instruieren und explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung des Automatisierungssystems und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und sich die erfolgte Instruktion und Aufklärung von der Vertragspartei unterschriftlich bestätigen lassen.»

Es braucht klare Erklärungen, die auf den jeweiligen Schulungsbedarf der Nutzenden solcher Fahrzeuge abgestimmt sind. Ältere Menschen etwa können manchmal nicht durch das einmalige Ansehen eines Videos, das über einen Internetlink zugänglich ist, sensibilisiert werden. Die Erklärungen müssen mitunter von Angesicht zu Angesicht durch den Fahrzeugvermieter oder -verkäufer erfolgen.

TCS

Beim Überlassen von aFz an Dritte statuiert Art. 9 bereits eine allgemeine Aufklärungspflicht bezüglich des AS und Fahrmodusspeichers und gilt damit auch für gewerbliche Akteure. Eine Wiederholung dieser Aufklärungspflicht in Art. 21 für L3 Fz ist daher nicht nötig.

Post, SAAM, AMAG

Der Importeur unterliegt bereits nach PrHG einer Instruktionspflicht für die Produktsicherheit mit entsprechender Haftungsfolge. Dieses Gesetz geht dem PrSG vor.

Die Pflicht zur handschriftlichen Bestätigung der erfolgten Aufklärung ist nicht zielführend, da die Aufklärungsbestätigung einfach als Klausel in die AGB integriert werden wird, welche vom Übernehmer erfahrungsgemäss kaum je gelesen werden. Eine schriftliche Aufklärungsbestätigung stellt zudem nicht sicher, dass die Aufklärung tatsächlich erfolgt ist und noch weniger, dass der Fahrer «genügendes Bewusstsein für die Funktionsweise» des Fahrzeugs hat, wie der Bericht annimmt. Zudem wird es auch Käufer etc. geben, die bereits aufgeklärt sind und folglich für sie weder eine Aufklärung noch deren schriftliche Bestätigung sinnvoll sind. Es wäre ein heikler Schritt, diese faktischen Umsetzungsdefizite mit strafrechtlichen Sanktionen kompensieren zu wollen. Ausserdem ist der Straftatbestand weiter gefasst als die Aufklärungspflicht selbst. Sodann könnte offenbar auch ohne Unfall oder sicherheitsrelevanten Vorfall, also als abstraktes Gefährdungsdelikt, gebüsst werden. Die Bestimmung erscheint inkohärent und entbehrlich. Man darf davon ausgehen, dass vernünftige Personen sich im Eigeninteresse mit den Fahrzeugfunktionen auseinandersetzen werden, bevor sie sich ans Steuer setzen. Tun sie dies nicht, tragen sie bei einem Unfall die haftpflichtrechtlichen und strafrechtlichen Konsequenzen. Zudem kann bereits nach dem bestehenden Recht (auch ohne Unfall) ein strafbares Nichtbeherrschen des Fz. vorliegen (vgl. Art. 31, 90 SVG).

Grundsätzlich sind wir damit einverstanden, dass 10 Jahre Aufbewahrung der Daten reicht. Aber es sollten Regelungslücken vermieden werden. Beispiel: Bei Carsharing-Anbietern, die ihre Flotte jahrelang mit demselben Automatisierungssystem ausrüsten, könnten deren Kunden nach 10 Jahren immer noch Zugriff auf die Fahrzeuge haben, aber die Unterschrift über die erfolgte Aufklärung wurde bereits vernichtet. Deswegen schlagen wir die folgende Formulierung vor:

Fussverkehr

*Die Bestätigung der Vertragspartei muss mindestens 10 Jahre oder so lange der Zugriff auf das Automatisierungssystem besteht aufbewahrt und den Strafverfolgungsbehörden auf Verlangen zur Verfügung gestellt zu werden.*

Der Zeithorizont ist grosszügig. In Anlehnung an die möglichen Straftatbestände dürften 5 Jahre ausreichen.

BE

Die Aufbewahrungsfrist von 10 Jahren ist nicht praktikabel und auch nicht datenschutzkonform.

AMAG

<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)	
LU, UR, ZG, FDP, SP, <i>economiesuisse</i> , AGVS, auto-schweiz, Routiers, FRS, VFAS, SBV, SVV, DTC, CHO, MyBuxi, TPG	
Es darf angenommen werden, dass sich vernünftige Menschen im eigenen Interesse mit den Fahrzeugfunktionen vertraut machen, bevor sie sich ans Steuer setzen. Eine übervorsichtige Überregulierung sollte vermieden werden. Die vorgesehene Regelung in Art. 21, wonach die Informationspflicht bei automatisierten Fahrzeugen weiter gehen soll als bei herkömmlichen Fahrzeugen, erscheint auch insofern inkonsequent, als es die Polizei nicht interessiert, ob der Käufer z.B. weiss, wie das Assistenzsystem oder das Nebellicht funktioniert. Die FDP ist der Ansicht, dass von einer zu vorsichtigen Überregulierung abgesehen werden sollte.	FDP, DTC, auto-schweiz, VFAS, <i>economiesuisse</i> , TPG
Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind wir generell gegen den Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderungen (vgl. Begründung im Begleitbrief).	SP
Bei der Weitergabe eines Fahrzeugs reicht es nicht, lediglich dem Datenschutz Rechnung zu tragen. Mit der Weitergabe müssen auch die zulässige Verwendung sowie die Schulung von Operatoren sichergestellt werden. Es ist fraglich, ob der Rahmen dieser Verordnung dafür reicht.	Routiers
Wie vergleicht sich dies zu Artikel 9 und 10? Dort steht etwas ähnliches, nur weniger konkret formuliert (ohne schriftliche Bestätigung und Aufbewahrungspflicht) und ohne Eingrenzung auf Verkauf/Vermieten/Leasen?	SVV
Auf die Aufklärungspflicht wird bereits in Art. 9 eingegangen.	<i>economiesuisse</i> , auto-schweiz, VFAS, DTC, TPG
Nicht nur bei gewerbsmässigem Handel, sondern auch bei einem privaten Fahrzeugwechseln sollten diese Vorschriften gelten. Die Weitergabe der Fahrzeuge unter Privatpersonen erachten wir als risikoreicher als von professionellen Anbietern.	LU, UR, ZG,
Wir schlagen weiter vor, dass bei jedem Fahrzeugstart die Instruktionen bestätigt werden müssen, wie dies bei Navigationssystemen bereits heute der Fall ist.	LU
Grundsätzlich sind wir damit einverstanden, dass 10 Jahre Aufbewahrung der Daten reicht. Aber es sollten Regelungslücken vermieden werden. Beispiel: Bei Carsharing-Anbietern, die ihre Flotte jahrelang mit demselben Automatisierungssystem ausrüsten, könnten deren Kunden nach 10 Jahren immer noch Zugriff auf die Fahrzeuge haben, aber die Unterschrift über die erfolgte Aufklärung wurde bereits vernichtet. Deswegen schlagen wir die folgende Formulierung vor: <i>Die Bestätigung der Vertragspartei muss mindestens 10 Jahre oder so lange der Zugriff auf das Automatisierungssystem besteht aufbewahrt und den Strafverfolgungsbehörden auf Verlangen zur Verfügung gestellt zu werden.</i>	SBV
Diese Bestimmung über die Unterrichtspflicht erfordert eine spezielle Ausbildung und wird mit einer Geldstrafe belegt. Sie ist jedoch ohne eine Prüfung weder anwendbar noch kontrollierbar, um sicherzustellen, dass die Person verstanden hat, wie das System funktioniert. Wir schlagen vor, diese Bestimmung zu vereinfachen, damit sie leichter anwendbar und objektiv überprüfbar ist.	FRS
Diese Pflicht erfordert Schulung von Personen, welche die Instruktion über die Systeme gemäss Herstellervorgaben weitergeben. Bei der Auto-Miete, Carsharing-Angeboten und bei Online-Verkäufen ist eine solche Instruktion nicht ohne Weiteres umsetzbar und verursacht in der Praxis diverse Schwierigkeiten. Fraglich bleibt, ob schlussendlich tatsächlich eine korrekte Instruktion erfolgt oder, ob eine Abhandlung der gesetzlichen Vorschriften mit einer einfachen Bestätigung übergangen wird. Diesbezüglich ist die Aufbewahrung ebenfalls mit diversen Schwierigkeiten verbunden, sodass die Aufbewahrung ein Management sowie Ressourcen bedürfen. Zudem ist es möglich, dass die Aufbewahrung, egal ob physisch oder digital, untergehen kann. Weiter müsste bei Softwareaktualisierungen bei solchen Fahrzeugen erneut eine Schulung sowie Aufbewahrung folgen, was erheblichen Mehraufwand zur Folge hat. Die Verantwortung über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme sollte weiterhin beim Führer selbst liegen, womit Art. 21 AFV obsolet ist.	AGVS
Aus unserer Sicht braucht es diese Regelung nicht. Sie ist einerseits über das Datenschutzgesetz abgedeckt und andererseits ineffektiv, wenn nur gewerbliche Handänderungen abgedeckt sind.	MyBuxi
Der Importeur unterliegt bereits nach PrHG einer Instruktionspflicht für die Produktsicherheit mit entsprechender Haftungsfolge. Dieses Gesetz geht dem PrSG vor.	<i>economiesuisse</i> , VFAS, DTC, TPG
Die Pflicht zur handschriftlichen Bestätigung der erfolgten Aufklärung ist nicht zielführend, da die Aufklärungsbestätigung einfach als Klausel in die AGB integriert werden wird, welche vom Übernehmer erfahrungsgemäss kaum je gelesen werden. Eine schriftliche Aufklärungsbestätigung stellt zudem	DTC, TPG

nicht sicher, dass die Aufklärung tatsächlich erfolgt ist und noch weniger, dass der Fahrer «genügendes Bewusstsein für die Funktionsweise» des Fahrzeugs hat, wie der Bericht annimmt. Zudem wird es auch Käufer etc. geben, die bereits aufgeklärt sind und folglich für sie weder eine Aufklärung noch deren schriftliche Bestätigung sinnvoll sind. Es wäre ein heikler Schritt, diese faktischen Umsetzungsdefizite mit strafrechtlichen Sanktionen kompensieren zu wollen. Ausserdem ist der Straftatbestand weiter gefasst als die Aufklärungspflicht selbst. Sodann könnte offenbar auch ohne Unfall oder sicherheitsrelevanten Vorfall, also als abstraktes Gefährungsdelikt, gebüsst werden.

Wie soll dies bei Mobility funktionieren? Entweder können die Fahrzeuge das selber dem Führer erklären, oder solche Dinge sollten nicht in Betrieb gesetzt werden. Die hier vorgeschlagene Lösung besteht im. Abschiebung der Verantwortung an die schwächste Partei.

CHO

### Frage 23: Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

BE, SZ, GL, ZG, FR, AR, AI, AG, TI, GE, JU, [economiesuisse](#), [asa](#), [auto-schweiz](#), [L-Drive](#), [RoadCross](#), [FRS](#), [VfV](#), [TCS](#), [VFAS](#), [IG DHS](#), [SAAM](#), [Swissdrive](#), [SVV](#), [Post](#), [AMAG](#), [LOXO](#), [Mobiltiy](#), [Swissmoves](#)

Mit Blick auf die fahrzeugtechnischen Reglementierungen (UN-Regelung Nr. 157, Verordnung EU 2019/2144) und die sicherheitsspezifischen Einschränkungen der vorliegenden Verordnung hinsichtlich der erlaubten fahrfremden Tätigkeiten sind wir mit der vorgesehenen Entlastung der fahrzeuglenkenden Personen einverstanden.

VfV

Um falschen Erwartungshaltungen («hochautomatisiertes Fahren» vs. stark eingeschränkte fahrfremde Tätigkeiten) entgegenzuwirken, müssen umfassende Informations- und Sensibilisierungskampagnen initiiert werden. Die Fahrzeugnutzerinnen und -nutzer (sowohl Fahranfängerinnen und -anfänger als auch erfahrene Fahrerinnen und Fahrer) müssen die Einschränkungen, Risiken, Systemgrenzen und Anwendungsbereiche des neuen Funktionsspektrums kennen, insbesondere in anspruchsvollen Verkehrssituationen bei Übernahmeaufforderungen.

Obwohl ein umfassendes Monitoring kritischer Ereignisse vorgesehen und in der Verordnung verankert ist, müssen Art, Tiefe und Verantwortlichkeiten für die Analyse dieser Ereignisse auf strategischer Ebene geklärt und koordiniert werden, damit aus den dokumentierten Ereignissen auch relevante Rückschlüsse für die Verkehrssicherheitsarbeit und den zukünftigen Anpassungsbedarf der Verordnung gezogen werden können.

Der Zugang zu den durch den DSSAD erhobenen Daten im Rahmen von Übernahmeaufforderungen muss auch für Hochschulen und andere Forschungseinrichtungen gewährleistet und geregelt werden. Nur so können neue wissenschaftliche Erkenntnisse, z. B. über erforderliche Zeiträume für die Übernahme der Fahraufgabe, gewonnen werden.

Erkenntnisse aus dem Monitoring kritischer Ereignisse und aus wissenschaftlichen Untersuchungen von Daten im realen Verkehr müssen direkt in die Revision der Verordnung ab 2025 einfließen und konsequent berücksichtigt werden.

Aktuelle Forschungsprojekte für das ASTRA (z.B. AFF, SIKO) haben gezeigt, dass mit jeder weiteren Automatisierungsstufe auch neue und zusätzliche (!) Kompetenzanforderungen an die Fahrzeuglenkenden entstehen. Eine zeitnahe und konsequente Verankerung dieser notwendigen Kompetenzen in der Fahraus- und Weiterbildung ist zwingend erforderlich, um Überforderungen der Nutzergruppen und damit negative Auswirkungen auf das Unfallgeschehen zu vermeiden.

Der vorliegende Verordnungsentwurf belässt die Verantwortung für die sichere Verkehrsteilnahme sehr stark bei den Fahrzeugführern. Bei den Anwendungsfällen von Fahrzeugen mit Automatisierungsfunktionen wäre es jedoch folgerichtig, auch die Hersteller stärker in die Pflicht zu nehmen. Dies könnte beispielsweise durch definierte Mindestzeiträume geschehen, die das Fahrzeug dem Fahrzeugführer in einer Übernahmesituation einräumen muss.

Insgesamt hoffen wir, dass das ASTRA die Anliegen und Interessen der Verkehrssicherheit aktiv und konsequent in die Gremien der UNECE einbringt, da durch sicherheitstechnische Vorgaben in den entsprechenden Regelwerken eine sehr grosse Hebelwirkung für die Verkehrssicherheit erzielt werden kann.

Angesichts der schnellen Weiterentwicklung der Technologien und der Annahme, dass Übernahmeanfragen relativ häufig sein werden, ist eine genügend strenge Regelung wichtig für die Sicherstellung der Verkehrssicherheit. Nach Meinung des TCS ist Absatz 2 allerdings unpräzise. Der fahrzeugführende Person bleiben ab Beginn der Übernahmeaufforderung nur wenige Sekunden für die Übernahme, bevor das Fahrzeug selbst ein Manöver zur Risikominimierung einleitet. Die Aufmerksamkeit beim Fahren darf also nicht durch die Verwendung etwa eines Natels oder durch das Anschauen eines Films über einen Bildschirm gestört werden.

TCS

Die folgenden Elemente, sind zu präzisieren:

TCS, FRS

- Wenn das Automatisierungssystem aktiviert ist, ist der Fahrer nicht verpflichtet, das Fahrzeug und den Verkehr ständig zu überwachen. Er muss sich ständig in der Lage und in der Position befinden, auf eine Aufforderung zur Übernahme der Kontrolle zu reagieren.

- Er darf keine Handlungen vornehmen, die ihn daran hindern würden, der Übernahmeaufforderung innerhalb der vom Automatisierungssystem vorgegebenen Zeit nachzukommen. Seine Bewegungsmöglichkeiten und sein Sichtfeld dürfen nicht durch die Anzahl oder die Position der Fahrgäste, durch mitgeführte Gegenstände oder durch das Anbringen nicht durchsichtiger Gegenstände an den Scheiben eingeschränkt werden.

Der Fahrer muss ständig in der Lage sein zu reagieren, wenn das Fahrzeug zur Übernahme der Kontrolle auffordert. Muss vollziehbar bleiben, resp. darf nicht zu Auslegungsproblemen führen.

es

Wir gehen aufgrund dieser Bestimmung davon aus, dass eigentlich nie zulässig und/oder möglich ist, dass ein/e Fahrer/in während der Fahrt eine andere Tätigkeit umfassend ausüben kann, ohne Fahrzeug und Verkehr zu beobachten. Letztlich hat dies zur Folge, dass eine umfassende Aus- und Weiterbildung der Fahrzeugführerinnen und -führer wie auch Zulassungsvorschriften weiterhin uneingeschränkt notwendig sein werden.

L-Drive

Es bleibt unklar, ob und falls ja, welche Tätigkeiten der Fahrzeugführende ausüben darf, während das Automatisierungssystem die Fahraufgabe übernimmt. Die Unklarheit hat zur Folge, dass auch eine Sanktionierung eines Fehlverhaltens nicht möglich scheint. Unklar bleibt auch, wie viel Zeit der Fahrzeugführerin oder dem Fahrzeugführer nach Übernahmeaufforderung bleibt, um das Fahrzeug wieder selbst zu lenken. Nach Abs. 2 erster Satzteil muss der Verkehr nicht dauernd überwacht werden, nach Abs. 2 zweiter Satzteil könnte gefolgert werden, dass er/sie doch dauernd überwachen muss.

Swissdrive

Der Titel sollte heissen «Fahrzeugbedienung durch das Automatisierungssystem», da anderswo stets von «Fahrzeugbedienung» gesprochen wird.

Post, SAAM, AMAG

Absatz 1 und 2: Diese beiden Absätze könnten gemeinsam präziser und einfacher wie folgt formuliert werden: «Ist das Automatisierungssystem gemäss den Vorgaben des Herstellers für den bauartbedingten Einsatzbereich erfolgreich aktiviert worden, darf die fahrzeuglenkende Person die Lenkvorrichtung loslassen und die Fahrzeugbedienung dem Automatisierungssystem überlassen. Sie hat das Fahrzeug und den Verkehr nicht mehr ständig zu überwachen, muss aber bereit sein, die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder zu übernehmen».

Post, SAAM, AMAG, Mobility

Absatz 3 (neu 2): Dieser Absatz könnte wie folgt zutreffender formuliert werden: «Die fahrzeugführende Person muss die Fahrzeugbedienung wieder übernehmen, sobald sie a. vom Automatisierungssystem dazu aufgefordert wird, oder b. erkennt oder aufgrund offensichtlicher Umstände hätte erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine sichere und verkehrsregelkonforme Fahrzeugbedienung durch das Automatisierungssystem nicht mehr gegeben sind».

Bei einer blossen Beeinträchtigung des «Verkehrsflusses» eine Strafe zu verhängen (vgl. Art. 44), ohne dass eine effektive Verkehrsregelverletzung vorliegt, wäre unverhältnismässig. Es bedarf keiner strafrechtlichen Sondernorm, welche über die Pflicht von Art. 26 Abs.1 SVG hinausgeht.

Im Bericht wird die Möglichkeit zur Entlastung des Lenkers im Vergleich zum Verordnungstext zu restriktiv dargestellt. Wenn man den Verkehr nicht mehr dauerhaft überwachen muss, heisst dies konsequenterweise, dass man sich vorübergehend davon abwenden darf. Auf der Autobahn bis 60 km/h muss es daher grundsätzlich möglich sein, per Handy ein SMS zu schreiben, da man dabei jederzeit das Steuer wieder ergreifen kann.

Post, SAAM, TPG

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)  
 ZH, LU, UR, OW, NW, SO, BS, BL, SH, SG, GR, TG, VD, VS, NE, **SP**, **SSV**, **ACVS**, **KKPKS**, **KKJPD**, **KSSD**, **SVSP**, **AGVS**, **Fussverkehr**, **Routiers**, **Pro Velo**, **BFU**, **VCS**, **SBV**, **Suva**, **DTC**, **FOR**, **Greenpeace**, **KpOW**, **MyBuxi**, **PPU**, **TPG**, **CHO**

Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind wir generell gegen den Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderungen.

SP, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU

In Art. 22 zeigt sich die Problematik dieses Anwendungsfalles: Einerseits wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer von der Pflicht entbunden, den Verkehr dauernd zu überwachen (Absatz 2), andererseits muss die Person aber die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder übernehmen, wenn sie hätte erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine sichere und den Verkehrsfluss nicht beeinträchtigende Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben ist (Absatz 3b.). Beides ist in der Praxis schwierig zu kombinieren. Dies hat potenziell stark negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

SP, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU

Aktuelle Forschungsprojekte für das ASTRA (z. B. AFF, SIKO) haben gezeigt, dass mit jeder weiteren Automatisierungsstufe auch neue und zusätzliche (!) Kompetenzanforderungen an die Fahrzeuglenkenden entstehen. Eine zeitnahe und konsequente Verankerung dieser notwendigen Kompetenzen

SP, BFU, Pro Velo,

<p>in der Fahraus- und Weiterbildung ist zwingend erforderlich, um Überforderungen der Nutzergruppen und damit negative Auswirkungen auf das Unfallgeschehen zu vermeiden.</p>	<p>VCS, Greenpeace, PPU</p>
<p>Die kurzen Übernahmezeiten sind nicht vereinbar mit einer Reihe von Tätigkeiten, welche die Aufmerksamkeit des Fahrzeugführenden stark beanspruchen. Falls der entsprechende Anwendungsfall nicht aus der Verordnung gestrichen wird, sollten deshalb Tätigkeiten wie Schlafen, Verlassen der Sitzposition und externe Kommunikation (Videokonferenzen, Telefongespräche, Textnachrichten) während des Fahrens explizit ausgeschlossen werden.</p>	<p>SP, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU</p>
<p>Änderungsantrag:  <sup>3</sup> Die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer muss die Fahrzeugbedienung wieder selbst ausüben, sobald sie oder er:  <u>[neu] c) erkennt oder aufgrund offensichtlicher Umstände hätte erkennen müssen, dass das automatisierte System Verkehrsregeln oder Anordnung von Behörden nicht befolgt.</u></p>	<p>SP</p>
<p>Mit Blick auf die fahrzeugtechnischen Reglementierungen (UN-Regelung Nr. 157, Verordnung EU 2019/2144) und die sicherheitsspezifischen Einschränkungen der vorliegenden Verordnung hinsichtlich der erlaubten fahrfremden Tätigkeiten sind wir mit der vorgesehenen Entlastung der fahrzeuglenkenden Personen einverstanden.</p> <p>Um falschen Erwartungshaltungen («hochautomatisiertes Fahren» vs. stark eingeschränkte fahrfremde Tätigkeiten) entgegenzuwirken, müssen umfassende Informations- und Sensibilisierungskampagnen initiiert werden. Die Fahrzeugnutzerinnen und -nutzer (sowohl Fahranfängerinnen und -anfänger als auch erfahrene Fahrerinnen und Fahrer) müssen die Einschränkungen, Risiken, Systemgrenzen und Anwendungsbereiche des neuen Funktionspektrums kennen, insbesondere in anspruchsvollen Verkehrssituationen bei Übernahmeaufforderungen.</p> <p>Obwohl ein umfassendes Monitoring kritischer Ereignisse vorgesehen ist, müssen Art, Tiefe und Verantwortlichkeiten für die Analyse dieser Ereignisse auf strategischer Ebene geklärt und koordiniert werden, damit sich aus den dokumentierten Ereignissen relevante Rückschlüsse für die Verkehrssicherheit und den zukünftigen Anpassungsbedarf der Verordnung ermitteln lassen.</p> <p>Der Zugang zu den durch den DSSAD erhobenen Daten im Rahmen von Übernahmeaufforderungen muss auch für Hochschulen und andere Forschungseinrichtungen gewährleistet und geregelt werden. Nur so können neue wissenschaftliche Erkenntnisse, z. B. über erforderliche Zeiträume für die Übernahme der Fahraufgabe, gewonnen werden.</p> <p>Erkenntnisse aus dem Monitoring kritischer Ereignisse und aus wissenschaftlichen Untersuchungen von Daten im realen Verkehr müssen direkt in die Revision der Verordnung ab 2025 einfließen und konsequent berücksichtigt werden.</p> <p>Der vorliegende Verordnungsentwurf belässt die Verantwortung für die sichere Verkehrsteilnahme sehr stark bei den Fahrzeuglenkenden. Es wäre jedoch wichtig, auch die Hersteller in die Pflicht zu nehmen. Dies könnte beispielsweise durch definierte Mindestzeiträume geschehen, die das Fahrzeug den Fahrzeuglenkenden in einer Übernahmesituation einräumen muss.</p> <p>Aus Sicht der BFU ist es wichtig, dass das ASTRA die Anliegen und Interessen der Verkehrssicherheit aktiv und konsequent in die Gremien der UNECE einbringt, da durch Vorgaben in den entsprechenden Regelwerken eine grosse Hebelwirkung haben.</p>	<p>BFU</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>ZH, OW, NW, BS, BL, SH, GR, SG, NE, KSSD, SSV, SVSP, ACVS, KKKPKS, KKJPD, FOR, KpOW,</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>	<p>ZH, OW, NW, BS, BL, SO, SH, NE, GR, TG, ACVS, KKKPKS, KKJPD, KSSD, SSV, SVSP, FOR, KpOW,</p>
<p>Gemäss unserem Wissensstand besteht zurzeit kein Knowhow über sinnvolle Übernahmeaufforderungen. Deshalb sind wir der Ansicht, dass hier noch Forschungsbedarf besteht, bevor eine generelle Zulassung möglich ist.</p>	<p>Fussverkehr</p>

Die Formulierungen in Art. 22 AFV müssen genauer definiert werden, da diese sehr vage sind. Es ist nicht klar, wann und wie schnell die Bedienung des Fahrzeuges wieder übernommen werden muss, denn je nach den Umständen, kann es schwer einzuschätzen sein, wann eine Situation als unsicher einzustufen ist und man von sich aus das Steuer übernehmen muss.	AGVS
Wir haben grundsätzliche Bedenken, dass die Rückübernahme der Fahrzeugführung auf diese Weise funktioniert.	MyBuxi
Der vorliegende Verordnungsentwurf belässt die Verantwortung für die sichere Verkehrsteilnahme bei den Fahrzeugführern/-innen. Es stellt sich bei Artikel 22 VE-AFV somit die Frage, wie die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer das Fahrzeug jederzeit wieder selbst bedienen kann, wenn sie/er die Verkehrssituation nicht beobachtet hat.	Suva
Ausserdem gibt es gewisse Unstimmigkeiten. Der Artikel schreibt vor, dass die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer den Verkehr nicht dauernd zu überwachen hat, was impliziert, dass sie oder er die Aufmerksamkeit von der Strasse abwenden kann. Nichtsdestotrotz steht am Schluss, die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer müsse bereit bleiben, die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder selber auszuüben, was dem vorhergehenden Satz widerspricht. Angesichts dieser Widersprüche empfehlen wir, die Bestimmung, nach der die fahrende Person den Verkehr nicht dauernd überwachen muss, zu löschen oder diesen augenscheinlichen Widerspruch klarzustellen.	VD
Art. 22 Abs. 2: Müsste das Verbot einer Nebentätigkeit nicht genauer erläutert werden?	VD
Art. 22 Abs. 2 suggeriert der fahrenden Person, dass das System die Verantwortung für ein bestimmtes Fahrmanöver übernimmt. Unfallzahlen belegen jedoch, dass die Ablenkung / Unaufmerksamkeit ein Schwerpunktthema ist. Problematisch ist insbesondere die Zeitspanne zwischen der «Beobachtungsphase» und dem Zeitpunkt, bis die fahrende Person wieder in der Lage ist, die Fahrzeugbedienung zu 100 Prozent selbst auszuüben.	LU, UR
Bereits der bestehende Grad an Automatisierung führt zu weniger Aufmerksamkeit im Strassenverkehr.	UR
Jederzeit ist zu ungenau.	CHO
Der Titel sollte heissen «Fahrzeugbedienung durch das Automatisierungssystem», da anderswo stets von «Fahrzeugbedienung» gesprochen wird. Absatz 1 und 2: Diese beiden Absätze könnten gemeinsam präziser und einfacher wie folgt formuliert werden: «Ist das Automatisierungssystem gemäss den Vorgaben des Herstellers für den bauartbedingten Einsatzbereich erfolgreich aktiviert worden, darf die fahrende Person die Lenkvorrichtung loslassen und die Fahrzeugbedienung dem Automatisierungssystem überlassen. Sie hat das Fahrzeug und den Verkehr nicht mehr ständig zu überwachen, muss aber bereit sein, die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder zu übernehmen». Im Bericht wird die Möglichkeit zur Entlastung des Lenkers im Vergleich zum Verordnungstext zu restriktiv dargestellt. Wenn man den Verkehr nicht mehr dauerhaft überwachen muss, heisst dies konsequenterweise, dass man sich vorübergehend davon abwenden darf. Auf der Autobahn bis 60 km/h muss es daher grundsätzlich möglich sein, per Handy ein SMS zu schreiben, da man dabei jederzeit das Steuer wieder ergreifen kann. Gemäss dem aktuellen Bericht kommt der Leser zum Schluss, dass ihm das AS keinen konkreten Vorteil bringt. Die Zahlenangaben erscheinen zudem teilweise problematisch, da schon heute eine 10 Sekunden Reaktionsfrist als realistisch erscheint und die Verordnung voraussichtlich erst 2025 in Kraft treten wird. Absatz 3 (neu 2): Dieser Absatz könnte wie folgt zutreffender formuliert werden: «Die fahrende Person muss die Fahrzeugbedienung wieder übernehmen, sobald sie a. vom Automatisierungssystem dazu aufgefordert wird, oder b. erkennt oder aufgrund offensichtlicher Umstände hätte erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine sichere und verkehrsregelkonforme Fahrzeugbedienung durch das Automatisierungssystem nicht mehr gegeben sind». Bei einer blossen Beeinträchtigung des «Verkehrsflusses» eine Strafe zu verhängen (vgl. Art. 44), ohne dass eine effektive Verkehrsregelverletzung vorliegt, wäre unverhältnismässig. Es bedarf keiner strafrechtlichen Sondernorm, welche über die Pflicht von Art. 26 Abs.1 SVG hinausgeht.	DTC
Gemäss Abs. 2 lit e ist ein menschliches Eingreifen mit «ausreichender Zeitreserve» anzuzeigen. Mit dieser Formulierung sind wir einverstanden. Gemäss Abs. 3 muss der Fahrzeugführer übernehmen «sobald er oder sie vom Automatisierungssystem dazu aufgefordert wird». Diese Formulierung ist schon einschränkender, aber aus unserer Sicht noch hinreichend offen. Die Erläuterung dazu (S. 29 Erläuterungsbericht) legt die Verordnung aber sehr eng aus. Schon das Schreiben von Textnachrichten auf dem Handy ist nicht zulässig, d.h. die Wiederübernahme des Steuer muss innerhalb von 1-2 Sekunden erfolgen. Eine so kurze Reaktionszeit entlastet die fahrende Person nur minimal und ist	BS

wohl in der Praxis auch nicht gegeben. Da das Automatisierungssystem ein Manöver zur Risikominimierung können muss (gemäss Art. 3, Abs. 2 lit. f), ist eine so kurze Reaktionszeit wohl auch nicht notwendig.	
Das Mass der Verantwortungsentlastung ist nicht praktikabel. Die vorgesehene Entlastung ermöglicht es Fahrzeuglenkenden nicht, andere Tätigkeiten aufzunehmen. Sie sollen gemäss vorgeschlagener Regelung weiterhin aufmerksam bleiben, um jederzeit die Verantwortung übernehmen zu können. Je seltener eine Aufforderung zur Übernahme der Lenktätigkeit erfolgt, desto grösser ist die Gefahr, dass die Person nicht genügend aufmerksam ist und im Ernstfall nicht bereit ist, rechtzeitig die Verantwortung zu übernehmen. Deshalb müsste ein anderes Modell implementiert werden, bei dem das Automatisierungssystem in unregelmässigen Zeitabständen Übernahmeaufforderungen meldet. So kann sichergestellt werden, dass die lenkende Person das Übernehmen der Lenktätigkeit trainiert und die Reaktionsfähigkeit aufrechterhalten kann.	Fussverkehr, SBV
Als generelle Bemerkung möchten wir zudem festhalten, dass das Fahren mit Automatisierungssystemen mit solchen Pflichten die Attraktivität nicht sonderlich fördert und man im Mischverkehr de facto immer noch aufmerksam bleiben muss.	AGVS
Art. 22 Abs. 3 Bst. b: Die Fahrzeugbedienung wieder selber auszuüben, sobald sie oder er hätte erkennen müssen respektive die Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind, scheint unmöglich. Der Moment ist dann ja schon vorbei. Dieser Buchstabe b muss umformuliert werden, sodass die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer die Fahrzeugbedienung wieder selber ausüben muss, sobald sie oder er erkennt [...].	VD
Abs. 3 Bst. b: Dies ist eine falsche Umkehr der Verantwortung.	CHO
Zudem sollte klargestellt werden, dass die neuen Verhaltenspflichten gemäss AFV auch als Verkehrsregeln im Sinne von Art. 26 ff. SVG und der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) gelten. Allenfalls wäre eine Integrierung der Verhaltenspflichten in die VRV in Erwägung zu ziehen.	TG
Die vorgesehene Regelung, die eine eingeschränkte Verantwortungsübergabe erlaubt, verleitet zu nachlässigem Verhalten der Fahrzeuglenkenden, was für Personen inner- und ausserhalb Fahrzeuges tödliche Folgen haben kann.	Fussverkehr, SBV
Es ist für einen Fahrzeugführer schwierig, Verantwortung zu tragen, aber nur auf Anweisung des Fahrzeuges einzuschreiten. Schlussendlich wird von der betreffenden Person volle Aufmerksamkeit verlangt. Die Ausbildung des Fahrzeugführers muss in Zukunft überarbeitet werden. Es braucht weniger technische Fähigkeiten und Fahrkünste, dafür umso mehr Verantwortungsbewusstsein und Aufmerksamkeit.	Routiers
Zudem erschwert es die Verkehrsüberwachung massiv, wenn zuerst abgeklärt werden muss, ob und über welchen Automatisierungsgrad ein Fahrzeug verfügt.	UR
in den Erläuterungen wird auf die zu erwartenden häufigen Übernahmeaufforderungen hingewiesen. Bewusst verzichtet wird auf die Regelung bei einer zukünftig absehbar möglichen Vernetzung von Systemen. Insbesondere automatisierte Verkehrsregelungen bei Baustellen (Ampelsysteme) könnten bald in den technischen Fokus geraten. Auch die Vernetzung unter den Fahrzeugen dürfte die technische Serienreife erlagen. Deshalb könnte es angezeigt sein, diesen Punkt zumindest in allgemeiner Form in die Verordnung aufzunehmen.	NW
<b>Frage 24: Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, economiesuisse, ACVS, asa, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, L-Drive, Routiers, ParkingSwiss, RoadCross, BFU, FRS, VV, Post, IG DHS, SAAM, Suva, Swissdrive, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi, CHO	
Wie bereits erwähnt, kann ein Auto prinzipiell als führerlos gelten, wenn sich die fahrzeugführende Person nicht mehr im Fahrzeug befindet und das Automatisierungssystem aktiviert ist. Begründet auf dieser Situation sind die Bestimmungen zum automatisierten Parkieren an mehreren Stellen dieses Verordnungsentwurfs nicht klar von den Bestimmungen zu den führerlosen Fahrzeugen abgegrenzt.	TCS
In Artikel 24 Absatz 2 werden speziell markierte Flächen vorgeschlagen. Unseres Wissens ist in der SSV bisher keine spezielle Markierung für diesen Fahrzeugtyp vorgesehen.	VS
Unklar ist aber, wieso sich bei aktiviertem System keine Personen oder Tiere im Fahrzeug befinden dürfen (Absatz 4).	BE, LU

Mit diesem Vorgehen wird ein zusätzliches, mit Aufwand verbundenes Genehmigungsverfahren notwendig. Zudem müsste bei einem Schaden bewiesen werden, ob das Genehmigungsverfahren korrekt und die Voraussetzungen für die Genehmigung richtig waren. Deshalb erachten wir die Verfügbarkeit vom expliziten Parken von Fahrzeugen mit Automatisierungssystem in der Schweiz als nicht zielführend. Vielmehr muss sich die fahrzeugführende Person bei der Nutzung vom automatisierten Parken im Umfeld selber vergewissern, dass dieses System ohne Gefahr benutzt werden kann.	UR
Da der Verordnungsentwurf auf einem noch nicht ausgereiften bzw. publizierten EU-Entwurf beruht, werden die Art. 24–29 AFV und der zugehörige Bericht noch Anpassungen erfahren. Es ist daher an dieser Stelle nicht angezeigt, die vorliegenden Artikel bereits detailliert zu kommentieren. Einige Bemerkungen sollen aber angebracht werden. Wie die Verordnung insgesamt vermischt auch dieses Kapitel teilweise Zulassungsaspekte und Verwendungsaspekte, was das Verständnis erschwert. Sodann befasst sich Abschnitt 1 mit «Rechten und Pflichten», nennt aber die Adressaten nicht, die berechtigt und verpflichtet sind. Absätze 1, 2 und 4: Diese drei Absätze könnten leserfreundlicher wie folgt formuliert werden: «Fahrzeuge dürfen nur innerhalb von genehmigten und mit dem Signal «Fahrzeuge mit Automatisierungssystem» <sup>3</sup> gekennzeichneten Parkierungsflächen automatisch parkiert werden. Innerhalb dieser Fläche darf das Automatisierungssystem nur am entsprechend markierten Übergabestandort aktiviert werden, ohne dass Personen oder Tiere sich im Fahrzeug befinden.» Absatz 3: Dieser Absatz lässt sich einfacher wie folgt formulieren: „Unter Vorbehalt technischer Pannen ist ein automatisiert parkiertes Fahrzeug entweder am entsprechend markierten Übernahmestandort abzuholen oder bei manueller Fahrzeugbedienung direkt auf seinem Parkfeld.»	Post, SAAM, AMAG
Die Unterscheidung zwischen normalen Parkplätzen und «speziell markierten Flächen innerhalb von Parkierungsflächen» kann zu Verwirrung führen. Schon heute werden Fahrzeuge autonom auf normalen Parkplätzen geparkt. Art. 24 würde die heute geltende Praxis unnötig einschränken. Hier ist eine Anlehnung an die europäische Regelung wichtig.	BE
Die Verwendung von Einparkassistenzsystemen, bei denen die fahrzeugführende Person das Parkmanöver überwacht und allenfalls abbricht, muss weiterhin möglich bleiben.	FRS es
Da es schon heute Parkierassistenten gibt, wohl etwas übertrieben.	CHO
Aus unserer Sicht sind die Punkte 1-3 zu einschränkend. Grundsätzlich ist aus unserer Perspektive das Parkieren nicht der relevanten Anwendungsfall.	MyBuxi
Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass diese Bestimmungen nicht zu einem Anstieg des ohnehin schon unzureichenden Flächenbedarfs für das Abstellen von Fahrzeugen führen.	FRS
Generell sollte sichergestellt werden, dass die neuen Regelungen die Parkraumbewirtschaftung nicht zusätzlich verkompliziert. Die Beschränkung auf bestimmte Parkfelder wirkt diesbezüglich unverhältnismässig, zumal infrastrukturseitig keine besonderen Anforderungen an das automatisierte Parkieren bestehen.	es
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) BS, SSV, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, TCS, Post, DTC, SAAM, SBV, SVV, Swissmoves, TPG	
Wir sehen einen Widerspruch zu den Ausführungen auf Seite 5 der Erläuterungen, wonach auf solchen Parkierungsflächen keine Fussgänger verkehren dürfen. Eine manuelle Entgegennahme des Fahrzeuges setzt ja voraus, dass der Lenker zuerst zum Fahrzeug laufen muss.	BS, SSV
Zudem stellt sich bei Art. 24 Abs. 4 die Frage nach dem Sinn. Es kann ja nur zum Vorteil der Verkehrssicherheit sein, wenn der Fahrer den Parkierungsvorgang im Auto überwachen möchte. So wird es ihm verboten.	BS, SVV, Swissmoves
Die Verwendung von Einparkassistenzsystemen, bei denen die fahrzeugführende Person das Parkmanöver überwacht und allenfalls abbricht, muss weiterhin möglich bleiben. Generell sollte sichergestellt werden, dass die neuen Regelungen die Parkraumbewirtschaftung nicht zusätzlich verkompliziert. Die Beschränkung auf bestimmte Parkfelder wirkt diesbezüglich unverhältnismässig, zumal infrastrukturseitig keine besonderen Anforderungen an das automatisierte Parkieren bestehen.	VFAS, auto-schweiz, TCS, TPG, Swissmoves
Da der Verordnungsentwurf auf einem noch nicht ausgereiften bzw. publizierten EU-Entwurf beruht, werden die Art. 24–29 AFV und der zugehörige Bericht noch Anpassungen erfahren. Es ist daher an dieser Stelle nicht angezeigt, die vorliegenden Artikel bereits detailliert zu kommentieren. Einige Bemerkungen sollen aber angebracht werden. Wie die Verordnung insgesamt vermischt auch dieses Kapitel teilweise Zulassungsaspekte und Verwendungsaspekte, was dem Leser das Verständnis erschwert.	DTC

Sodann befasst sich Abschnitt 1 mit «Rechten und Pflichten», nennt aber die Adressaten nicht, die berechtigt und verpflichtet sind.	
Absätze 1, 2 und 4: Diese drei Absätze könnten leserfreundlicher wie folgt formuliert werden: «Fahrzeuge dürfen nur innerhalb von genehmigten und mit dem Signal «Fahrzeuge mit Automatisierungssystem» <sup>3</sup> gekennzeichneten Parkierungsflächen automatisch parkiert werden. Innerhalb dieser Fläche darf das Automatisierungssystem nur am entsprechend markierten Übergabestandort aktiviert werden, ohne dass Personen oder Tiere sich im Fahrzeug befinden.»	
Absatz 3: Dieser Absatz lässt sich einfacher wie folgt formulieren: „Unter Vorbehalt technischer Pannen ist ein automatisiert parkiertes Fahrzeug entweder am entsprechend markierten Übernahmestandort abzuholen oder bei manueller Fahrzeugbedienung direkt auf seinem Parkfeld.»	
Diese Regelung ist uns unklar. Wie wird mit Fahrzeugen umgegangen, welche schon heute automatisch in ein Parkfeld parkieren können? Dies ginge mit dieser Regelung nach unserer Interpretation nicht mehr, da diese in der Regel nicht als Fläche mit automatisiertem Parkieren notifiziert sind. Allenfalls muss man den Begriff "automatisiertes Parkieren" klarer definieren.	SVV
Eine gemeinsame Mischnutzung mit allen Fahrzeugen muss dabei möglich bleiben. Eine ausschliessliche Nutzung für Fahrzeuge mit automatisiertem Parken führt zu einer Erhöhung des Platzbedarfs für Parkplätze, die bereits heute knapp in der Anzahl sind.	SSV, AGVS
Die vorgesehene Regelung ist zum jetzigen Zeitpunkt unnötig. Niemand wird ein Parkhaus bauen, in dem nur bestimmte Modelle einzelner Hersteller parkieren können. Zudem bestehen bereits heute Parkhäuser, in denen unintelligente Fahrzeuge automatisiert parkiert werden können.	Fussverkehr
Dieser Artikel könnte die Einführung von automatisierten Fahrzeugen aufgrund nicht ausgebauter Infrastruktur ausbremsen (Markierungen, Signalisierung und vor allem die implizierten Inhalte: I2V). Der Begriff «Parkierungsflächen» müsste durch «Parkierungsanlagen» (Übereinstimmung mit VSS-Normen) ersetzt werden.	Swissmoves
<b>Frage 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)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)	
ZH, BE, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VD, VS, NE, GE, JU, <b>SP, ACVS, asa, KKJPD, KKPKS, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, L-Drive, Routiers, ParkingSwiss, RoadCross, BFU, VFV, Post, IG DHS, SAAM, SBV, Suva, SVV, AMAG, FOR, LOXO, Mobility, VBZ, CHO</b>	
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.	ZH, NW, SH, GR, TG, <b>ACVS, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, FOR</b>
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 können über audienzrichterliche Regelungen gemäss ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden.	ZH, NW, SH, SG, GR, <b>ACVS, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, FOR</b>
Parkierungsflächen – insbesondere auf öffentlichem Grund – ausschliesslich für das automatisierte Parkieren vorzubehalten und darauf andere Nutzungen auszuschliessen, würden wir mit Blick auf die begrenzten Platzverhältnisse im urbanen Raum nicht als zielführend erachten.	<b>KSSD, SVSP,</b>
Zu beachten ist, dass die Kantone insbesondere in diesem Punkt genügend Zeit benötigen, um die zuständige Genehmigungsbehörde festzulegen und sich das Fachwissen anzueignen.	ZH, NW, SH, GR, TG <b>ACVS, KKPKS, KKJPD, FOR</b>
Kanton kann nicht Betreiber von diesen Parkierflächen sein.	SO
Wobei sich die Frage stellt, ob nicht alle Parkplätze, auch manuell befahrene zugewiesen werden müssten. Wie funktioniert es generell mit dem Mischverkehr?	BE
Der Kanton soll vor allem in einer Anfangsphase die Möglichkeit haben, auch bei bestehenden Parkplätzen mitzuentcheiden, welche Parkplätze für das automatisierte Parkieren geeignet sind (Bewilligungspflicht) bzw. welche Anforderungen zu erfüllen sind, um selbstfahrende Parkvorgänge zu ermöglichen. Beispielsweise sollen dadurch gefährliche Situationen für Kinder, Beeinträchtigungen für den öffentlichen Verkehr oder weitere spezifische Verkehrssituationen gebührend berücksichtigt werden können.	BE

Parkierungsflächen auf öffentlichem Grund ausschliesslich für das automatisierte Parkieren vorzubehalten und darauf andere Nutzungen auszuschliessen, würden wir mit Blick auf die begrenzten Platzverhältnisse im urbanen Raum nicht als zielführend erachten. Wir begrüssen daher, dass dies gemäss Verordnungsentwurf nicht so vorgesehen ist (vgl. Erläuternder Bericht, S. 33f.).	VBZ
Der Titel sollte lauten: «Anforderungen an das automatisierte Parkieren», da es nicht sinnvoll ist, unter dem Kapitel «Besondere technische Anforderungen» «allgemeine Anforderungen...» zu regeln. Absatz 1: Vorschlag «Das System für automatisiertes Parkieren darf nur auf Parkierungsflächen aktivierbar sein, die von der zuständigen kantonalen Behörde für den entsprechenden Fahrzeugtyp bewilligt worden sind.» Absatz 2: Die obligatorische Zuweisung des Parkfeldes durch die Infrastruktur ist ein unverhältnismässiger staatlicher Eingriff in die Organisationskompetenz des Betreibers eines Parkings. Personen sind nicht Teil der «Infrastruktur» (vgl. KBA AVP), obwohl der Bericht das Gegenteil ausführt. Es genügt die Vorgabe zu machen, dass das Fahrzeug den Übergabestandort erst verlassen darf, wenn ihm ein Parkfeld zugeordnet worden ist. Das wird ein Betreiber ohnehin im Eigeninteresse so handhaben wollen, da er kein Interesse an ineffizientem und risikobehaftetem «Suchverkehr» hat. Formulierungsvorschlag: «Das zum Parkieren bereitstehende Fahrzeug darf den Übergabestandort erst verlassen, wenn ihm ein Parkfeld zugewiesen worden ist.» Absatz 3: Dieser Absatz ist deklaratorisch und daher entbehrlich. Wenn der (meist ausländische) Hersteller für die Parkierungsfunktionen zuständig und verantwortlich ist, kann er auch selber entscheiden, welche Aufgaben das Fahrzeug übernimmt bzw. von der Infrastruktur zu übernehmen sind. Dazu bedarf er keiner Erlaubnis in einer (schweizerischen) Verordnung.	Post, SAAM, AMAG, Mobility
Wir sind verwundert, warum diese relativ einfache Automatisierung vollständiger geregelt werden muss als das führerlose Fahren.	CHO
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert) LU, UR, OW, BS, BL, TI, SSV, economiesuisse, Fussverkehr, FRS, TCS, VFAS, DTC, SBV, KpOW, Swissmoves, TPG	
Der Titel sollte lauten: «Anforderungen an das automatisierte Parkieren», da es nicht sinnvoll ist, unter dem Kapitel «Besondere technische Anforderungen» «allgemeine Anforderungen...» zu regeln.	DTC
Mit diesem Vorgehen wird ein zusätzliches, mit Aufwand verbundenes Genehmigungsverfahren notwendig.	UR
Zu beachten ist, dass die Kantone insbesondere in diesem Punkt genügend Zeit benötigen, um die zuständige Genehmigungsbehörde festzulegen und sich das Fachwissen anzueignen.	OW, BS, BL, KpOW
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).	OW, BS, BL, SSV, KpOW
Parkierungsflächen – insbesondere auf öffentlichem Grund – ausschliesslich für das automatisierte Parkieren vorzubehalten und darauf andere Nutzungen auszuschliessen, würden wir mit Blick auf die begrenzten Platzverhältnisse im urbanen Raum nicht als zielführend erachten.	SSV
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 können über audienzrichterliche Regelungen gemäss ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden.	OW, BS, BL, SSV, KpOW
Dieser Artikel sieht die Nutzung des automatisierten Parkens auf Privatgrundstücken nicht vor (zur Erinnerung: Die für öffentliche Strassen geltenden Regeln gelten auch für private Parkplätze, deren Zugang nicht eingeschränkt ist) und wirft die Frage nach der Bürokratie auf, wenn jeder Private eine zusätzliche Fläche einrichten und vom Kanton genehmigen lassen muss. Darüber hinaus gibt es verschiedene externe (Markierung) oder interne (Registrierung) technische Möglichkeiten, wie der Fahrzeughalter das Parken zu Hause automatisieren kann.	VFAS, economiesuisse, FRS
Die technische Anforderung von Absatz 1, «das Automatisierungssystem zum Parkieren darf sich nur auf Parkierungsflächen aktivieren lassen, die von [...] genehmigt wurden», ist nicht umsetzbar. Das bedeutet, dass es technisch unmöglich ist, das System auf Privatgelände zu nutzen. Es ist	TCS

durchaus denkbar, dass die Fahrzeuge künftig die für das automatisierte Parkieren ohne externe Infrastruktur erforderlichen Funktionen ausüben können, wenn sie «den Weg kennen».	
Die Aktivierung des automatisierten Parksystems muss also nicht technisch blockiert werden; es genügt, die Aktivierung des automatisierten Parkens durch den Fahrer auf öffentlichem Grund mit Ausnahme von erlaubten Parkplätzen zu verbieten.	TCS, VFAS, economisesuisse, FRS
Diese Bestimmung ist zu restriktiv und zu einschränkend. Indem sie die Anpassung der Infrastruktur an die Fahrzeuge und nicht die Anpassung der Fahrzeuge an die Infrastruktur verlangt, trägt sie tatsächlich nicht allen Möglichkeiten Rechnung. In bestimmten Fällen – etwa beim Parkieren auf einem Parkplatz beim Supermarkt oder am Flughafen – müsste es für Fahrzeuge mit Automatisierungssystem zum Parkieren möglich sein, autonom auf einer beliebigen freien Parkierungsfläche zu parkieren.	TPG
Die Verfügbarkeit von entsprechenden Parkierungsflächen ist in der Schweiz sehr eingeschränkt. Entscheidend ist, dass sich die fahrzeugführende Person bei der Nutzung des automatisierten Parkens selbst vergewissert, dass das System ohne Gefahr benutzt werden kann. Ein Automatisierungssystem zum Parkieren müsste grundsätzlich auch auf anderen Flächen funktionieren oder möglich sein.	LU, OW, KpOW,
Angesichts der heutigen technologischen Entwicklungen und der Schwierigkeit, insbesondere in Agglomerationen Parkplätze zu finden, wäre es äusserst einschränkend, ein autonom fahrendes Fahrzeug an ein eigens zugewiesenes Parkfeld zu binden.	TI
Zudem müsste im Umkehrschluss bei einem Schaden bewiesen werden, ob das Genehmigungsverfahren korrekt und die Voraussetzungen für die Genehmigung richtig waren. Denn mit der angedachten Rechtsgrundlage könnte als Lenkerin / Lenker davon ausgegangen werden, dass ein Systemfehler oder ein Genehmigungsfehler vorliegt. Deshalb erachten wir die Verfügbarkeit vom expliziten Parken von Fahrzeugen mit Automatisierungssystem in der Schweiz als nicht zielführend. Vielmehr muss sich die fahrzeugführende Person bei der Nutzung vom automatisierten Parken im Umfeld selber vergewissern, dass dieses System ohne Gefahr benutzt werden kann.	UR
Die vorgesehene Regelung ist zum jetzigen Zeitpunkt unnötig. Niemand wird ein Parkhaus bauen, in dem nur bestimmte Modelle einzelner Hersteller parkieren können. Zudem bestehen bereits heute Parkhäuser, in denen unintelligente Fahrzeuge automatisiert parkiert werden können.	Fussverkehr
Absatz 1: Vorschlag «Das System für automatisiertes Parkieren darf nur auf Parkierungsflächen aktivierbar sein, die von der zuständigen kantonalen Behörde für den entsprechenden Fahrzeugtyp bewilligt worden sind.»	DTC
Absatz 2: Die obligatorische Zuweisung des Parkfeldes durch die Infrastruktur ist ein unverhältnismässiger staatlicher Eingriff in die Organisationskompetenz des Betreibers eines Parkings. Dieser sollte selber entscheiden können, inwieweit die Parkfeldzuteilung mit personellen oder technischen Mitteln vorgenommen wird. Personen sind nicht Teil der «Infrastruktur» (vgl. auch Definition KBA AVP), obwohl der Bericht das Gegenteil ausführt.	DTC
Es genügt daher in Absatz 2 die Vorgabe zu machen, dass das Fahrzeug den Übergabestandort erst verlassen darf, wenn ihm ein Parkfeld zugeordnet worden ist. Das wird ein Betreiber ohnehin im Eigeninteresse so handhaben wollen, da er kein Interesse an ineffizientem und risikobehaftetem «Suchverkehr» hat. Formulierungsvorschlag für Absatz 2: «Das zum Parkieren bereitstehende Fahrzeug darf den Übergabestandort erst verlassen, wenn ihm ein Parkfeld zugewiesen worden ist.»	DTC
Absatz 3: Dieser Absatz ist deklaratorisch und daher entbehrlich. Wenn der (meist ausländische) Hersteller für die Parkierungsfunktionen zuständig und verantwortlich ist, kann er auch selber entscheiden, welche Aufgaben das Fahrzeug übernimmt bzw. von der Infrastruktur zu übernehmen sind. Dazu bedarf er keiner Erlaubnis in einer (schweizerischen) Verordnung.	DTC
Art. 25 Abs. 1: Gleiche Bemerkung wie zu Artikel 24 Absatz 2. Auch beim Parkieren müsste die Gemeindebehörde zuständig sein können. Art. 25 Abs. 2: Das Fahrzeug sollte in der Lage sein dürfen, auf einem Feld ohne I2V-Kommunikation zu parkieren.	Swissmoves

**Frage 26: Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?****Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, SSV, economie-suisse, ACVS, asa, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, L-Drive, Routiers, ParkingSwiss, RoadCross, BFU, VfV, FRS, TCS, VFAS, Post, IG DHS, SAAM, SBV, Suva, SVV, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, CHO

Mit diesem Vorgehen wird ein zusätzliches, mit Aufwand verbundenes Genehmigungsverfahren notwendig. UR

Der TCS sieht die Notwendigkeit einer Regelung zur Umsetzung des automatisierten Parkierens, bedauert jedoch, dass die Regelung etwas realitätsfern ist (siehe weiter unten). TCS

Die Verfügbarkeit von entsprechenden Parkierungsflächen ist in der Schweiz sehr eingeschränkt. Entscheidend ist, dass sich die fahrzeugführende Person bei der Nutzung des automatisierten Parkens selbst vergewissert, dass das System ohne Gefahr benutzt werden kann. Ein Automatisierungssystem zum Parkieren müsste grundsätzlich auch auf anderen Flächen funktionieren oder möglich sein. LU

Angesichts der heutigen technologischen Entwicklungen und der Schwierigkeit, insbesondere in Agglomerationen Parkplätze zu finden, wäre es äusserst einschränkend, ein autonom fahrendes Fahrzeug an ein eigens zugewiesenes Parkfeld zu binden. TI

Zudem müsste im Umkehrschluss bei einem Schaden bewiesen werden, ob das Genehmigungsverfahren korrekt und die Voraussetzungen für die Genehmigung richtig waren. Denn mit der angedachten Rechtsgrundlage könnte als Lenkerin / Lenker davon ausgegangen werden, dass ein Systemfehler oder ein Genehmigungsfehler vorliegt. Deshalb erachten wir die Verfügbarkeit vom expliziten Parken von Fahrzeugen mit Automatisierungssystem in der Schweiz als nicht zielführend. Vielmehr muss sich die fahrzeugführende Person bei der Nutzung vom automatisierten Parken im Umfeld selber vergewissern, dass dieses System ohne Gefahr benutzt werden kann. UR

Was ist unter «Identifizierung und Lokalisierung» zu verstehen? Ist das eine direkte Überwachung durch einen Menschen? NE

Es ist unklar, wer das lokalisieren muss. CHO

Absatz 1: Formulierungsvorschlag: «Automatisierte Park- und Abholmanöver dürfen erst ausgeführt werden, wenn die Identität des Fahrzeugs festgestellt ist und a. für Parkmanöver sichergestellt ist, dass das Fahrzeug auf dem Übergabestandort bereitsteht und ihm ein freies Parkfeld zugewiesen wurde; b. für Abholmanöver sichergestellt ist, dass der Übernahmestandort frei ist.» Post, SAAM, AMAG

Absatz 2: Formulierungsvorschlag: «Die Identifizierung und Lokalisierung des Fahrzeugs muss während des ganzen automatisierten Park- oder Abholmanövers sichergestellt sein.»

Absatz 3: Dieser Absatz bedarf der näheren Überprüfung, da nicht klar ist, ob die Begriffe sich überschneiden oder Lücken aufweisen (z.B. Ausfall der Lokalisierung).

Vorbehaltlich den oben genannten Änderungen. economie-suisse, VFAS, FRS

Eine Anlehnung an den europäischen Entwurf wird begrüßt, jedoch soll in den Formulierungen darauf geachtet werden, dass keine unverhältnismässigen staatlichen Eingriffe über die Formulierung in der Verordnung forciert werden. AMAG

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

Fussverkehr, DTC, SBV, Swissmoves, TPG

Die vorgesehene Regelung ist zum jetzigen Zeitpunkt unnötig. Niemand wird ein Parkhaus bauen, in dem nur bestimmte Modelle einzelner Hersteller parkieren können. Zudem bestehen bereits heute Parkhäuser, in denen unintelligente Fahrzeuge automatisiert parkiert werden können. Fussverkehr

Art. 26 Abs. 1: Wer registriert und stellt die Identität des Fahrzeugs fest? Ein Fahrzeug muss ohne I2V-Kommunikation parkieren können. Bemerkungen zum Übergabe- und Übernahmestandort dito wie bereits genannt. Swissmoves

Art. 26. Abs. 2: Gleiche Bemerkung wie vorhin (I2V-Kommunikation).

Absatz 1: Formulierungsvorschlag: «Automatisierte Park- und Abholmanöver dürfen erst ausgeführt werden, wenn die Identität des Fahrzeugs festgestellt ist und a. für Parkmanöver sichergestellt ist, dass DTC, TPG

das Fahrzeug auf dem Übergabestandort bereitsteht und ihm ein freies Parkfeld zugewiesen wurde; b. für Abholmanöver sichergestellt ist, dass der Übernahmestandort frei ist.»

Absatz 2: Formulierungsvorschlag: «Die Identifizierung und Lokalisierung des Fahrzeugs muss während des ganzen automatisierten Park- oder Abholmanövers sichergestellt sein.»

Absatz 3: Dieser Absatz bedarf der näheren Überprüfung, da nicht klar ist, ob die Begriffe sich überschneiden oder Lücken aufweisen (z.B. Ausfall der Lokalisierung).

**Frage 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)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

ZH, BE, UR, GL, FR, BL, AI, SG, AG, VD, JU, **ACVS, KKJPD, KKPKS, L-Drive, Routiers, RoadCross, FRS, VfV, Post, IG DHS, SAAM, SBV, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, VBZ**

Gesuchstellerin oder Gesuchsteller sollte nicht die Fahrzeugherstellerin oder der Fahrzeughersteller, sondern die Betreiberin oder der Betreiber des Parkierungssystems sein. AI, JU, **Post**

Grundsätzlich sind die potentiellen Parkierungsflächen, wo ein AVP zur Anwendung kommen würde, tendenziell im Besitz von juristischen oder natürlichen Personen. Daher wird in Abweichung zur vorgeschlagenen Formulierung gemäss Art. 28 Abs. 1 nicht der Hersteller als Einreichende «Person», sondern eine natürliche oder juristische Person und somit die gleiche Formulierung wie im Abschnitt zu den führerlosen Fahrzeugen empfohlen. (Art. 39 Abs. 1) AMAG

Die Anforderung, dass grundsätzlich jeder Hersteller selber für eine bestimmte Parkierungsfläche ein eigenes Gesuch einzureichen hat bzw. man zumindest auf eine Ermächtigung des Herstellers angewiesen ist, erscheint weder praktikabel noch vom administrativen Aufwand sinnvoll. Zudem würde damit eine weitere Abhängigkeit von den Herstellern geschaffen. Post, AMAG

Absatz 1 und 2: Die beiden Absätze lassen sich wie folgt vereinfachen: «Inhaber einer Typengenehmigung für Fahrzeuge mit einem System für automatisiertes Parkieren können eine Betriebsbewilligung für die vorgesehene Parkierungsfläche bei jenem Kanton beantragen, auf dessen Gebiet die Parkierungsfläche liegt» SAAM, AMAG

Ob, und allenfalls durch wen, der Inhaber sich vertreten lassen kann, richtet sich nach ZGB/OR bzw. Gesellschaftsrecht und OR und liegt nicht in der Kompetenz der Verordnung.

Nota zu Absatz 3 lit. d: Was eine „ausreichende Funkverbindung und deren Latenz“ in konkreten Fall bedeutet ist von den Umständen abhängig.

Im Weiteren sollte Absatz 4 als Absatz 3 lit. e angefügt und Absatz 5 als Auskunftspflicht des Gesuchstellers und nicht als Informationsmöglichkeit der Behörde formuliert werden.

Die betroffene Gemeinde ist **zwingend** einzubeziehen, um lokalen Gegebenheiten Rechnung tragen zu können – auch dann, wenn nach kantonalem Recht eine kantonale Behörde für die Bewilligung zuständig ist. Wir beantragen daher folgende Ergänzung: VBZ

<sup>2</sup> Das Gesuch muss in jenem Kanton eingereicht werden, auf dessen Gebiet die betroffene Parkierungsfläche liegt. Wird die Bewilligung von einer kantonalen Behörde erteilt, so hört diese vor ihrem Entscheid die betroffene Gemeinde an.

Des Weiteren ist sicherzustellen, dass Fahrzeugzulassung und Einsatzbereich harmonisieren. Wenn es sich bei der für die Fahrzeugzulassung und für die Genehmigung des Einsatzbereiches zuständigen Behörden um unterschiedliche Stellen handelt, so sind die beiden Genehmigungen zu koordinieren.

Dennoch sollte diese Bestimmung regelmässig überprüft werden, um ihre Anwendbarkeit anhand der Entwicklung der Praxis zu bewerten und unnötige Blockaden zu vermeiden. FRS

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

LU, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, SH, AR, GR, TG, TI, VS, NE, GE, **SP, SSV, economiesuisse, asa, KSSD, SVSP, auto-schweiz, Fussverkehr, ParkingSwiss, Pro Velo, TCS, VFAS, VCS, DTC, SBV, CHO, Greenpeace, PPU, Swissmoves, TPG**

Durch die Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren darf kein zusätzlicher Flächenbedarf entstehen. Das bedeutet, dass Gesuche um Genehmigung des Betriebs einer Parkierungsfläche für automatisiertes Parkieren nur genehmigt werden dürfen, wenn diese Flächen bereits bestehende Parkierungsflächen (für nicht automatisiertes Parkieren) sind. Zusätzliche Parkierungsflächen würden dem umweltpolitischen Bestreben den Flächenbedarf des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren entgegenlaufen SP, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU

Grundsätzlich sind wir einverstanden. Bei Art. 28 Abs. 4 stellt sich noch die Frage, ob hier nicht die Pflichten gemäss Art. 51 SVG gemeint sind und ob ein Verweis sinnvoll wäre.	BS
Unklar ist, ob das SVG auf diese Flächen anwendbar ist oder nicht.	NE
Eine Vereinfachung des jeweiligen Bewilligungsprozess ist anzustreben.	auto-schweiz, VFAS, economiesuisse
Die betroffene Gemeinde ist <b>zwingend</b> einzubeziehen, um lokalen Gegebenheiten Rechnung tragen zu können – auch dann, wenn nach kantonalem Recht eine kantonale Behörde für die Bewilligung zuständig ist. Wir beantragen daher folgende Ergänzung: <i><sup>2</sup> Das Gesuch muss in jenem Kanton eingereicht werden, auf dessen Gebiet die betroffene Parkierungsfläche liegt. Wird die Bewilligung von einer kantonalen Behörde erteilt, so hört diese vor ihrem Entscheid die betroffene Gemeinde an.</i>	KSSD, SSV, SVSP
Des Weiteren ist sicherzustellen, dass Fahrzeugzulassung und Einsatzbereich harmonisieren. Wenn es sich bei der für die Fahrzeugzulassung und für die Genehmigung des Einsatzbereiches zuständigen Behörden um unterschiedliche Stellen handelt, so sind die beiden Genehmigungen zu koordinieren	KSSD, SSV, SVSP
Der Kanton ist zuständig für die Bewilligung von automatisierten Parkierungsflächen. Wichtig erscheint, dass über die Kantone hinweg möglichst einheitliche Regelungen und Anforderungen an Parkierungsflächen für automatisiertes Parken vorliegen, ansonsten ein (zu) grosser Koordinationsbedarf entsteht.	SH
Der Gesuchsteller sollte nicht der Fahrzeughersteller, sondern der Betreiber des Parkierungssystems sein.	LU, SZ, OW, NW, SO, SH, ZG, AR, GR, TG, VS NE GE, asa
Wir sind der Ansicht, dass diese Einschränkung dem Hersteller einen übermässigen Vorteil verschafft und eine angemessene wirtschaftliche Entwicklung dieses Sektors hemmen.	TI
Die vorgeschlagene Lösung führt dazu, dass mehrere parallele Verfahren für die gleiche Fläche bearbeitet werden müssen. Dies ist ineffizient. Der Fahrzeughersteller soll nur Anfragen von Betreibern der Parkierungsflächen bearbeiten und die erforderlichen Bestätigungen über die Funktion seiner Fahrzeuge darauf ausstellen müssen. Der je Marke individuelle Nachweis der Funktionstüchtigkeit ist als Beilage zum Gesuch zu verlangen (z.B. Bst. e (neu)). Die Bewilligungsbehörde hat so pro Parkierungsfläche nur eine Ansprechperson bzw. einen Gesuchsteller.	LU
Das Parkierungssystem muss mittels standardisierten Anforderungen die kompatiblen Fahrzeuge erkennen.	AR
Die Bedingung, dass nur der Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person Gesuche für den Betrieb von Parkierungsflächen für automatisiertes Parkieren einreichen dürfen, scheint praxisfremd. Damit ist absehbar, dass Parkierungsflächen jeweils nur für Fahrzeuge eines Herstellers konzipiert werden, was keinen sinnhaften und wirtschaftlichen Betrieb erlaubt. Hier muss eine Herstellerneutrale Formulierung gefunden werden. Womöglich ist diese Formulierung in der Anlehnung an die bestehende Deutsche Handhabe begründet.	NW
Warum sollten die Flächen pro Hersteller sein? Das kann nachhaltig nicht funktionieren. Es erhöht die Monopolisierung durch die Hersteller.	CHO
Absatz 1 und 2: Die beiden Absätze lassen sich wie folgt vereinfachen: «Inhaber einer Typengenehmigung für Fahrzeuge mit einem System für automatisiertes Parkieren können eine Betriebsbewilligung für die vorgesehene Parkierungsfläche bei jenem Kanton beantragen, auf dessen Gebiet die Parkierungsfläche liegt» Ob, und allenfalls durch wen, der Inhaber sich vertreten lassen kann, richtet sich nach ZGB/OR bzw. Gesellschaftsrecht und OR und liegt nicht in der Kompetenz der Verordnung.	DTC
Vorschlag: Verwendung des Begriffs «Parkierungsanlagen» Art. 28 Abs. 1: Der Artikel impliziert, dass der Hersteller für jede Parkierungsanlage ein Gesuch um Genehmigung einreichen muss. Wie sieht das mit provisorischen Parkierungsanlagen (Veranstaltungen) aus? Analog vorherige Bemerkungen: Eine Parkierungsanlage muss von einem Fahrzeug mit automatisiertem Parkierungssystem genutzt werden können – unabhängig von der Parkierungsanlage und deren Ausstattung.	Swissmoves

Dass für jeden Standort jeder Hersteller von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem für das Parkieren ohne Fahrer ein Gesuch einreichen muss, ist nicht praktikabel. Es sollte ein oder mehrere Standards für die fahrzeugexterne Infrastruktur definiert werden, welche aufgrund der in der Typengenehmigung definierten Anforderungen der verschiedenen Automatisierungssysteme für bestimmte Fahrzeugtypen zertifiziert werden.	ParkingSwiss
Ob automatisiertes Parkieren angeboten wird, entscheidet der entsprechende Parkingbetreiber. Somit hat dieser das Gesuch mit Angabe der gewählten fahrzeugexternen Infra-struktur einzu-reichen.	
Wir möchten darauf hinweisen, dass der Betrieb einer Parkierungsfläche von deren Einrichtung unterschieden werden muss. Tatsächlich müsste in erster Linie eine Parkierungsfläche eingerichtet werden. Etwa durch den Bau einer neuen Fläche oder die Installation der erforderlichen Signa-lisation. In zweiter Linie würde die Genehmigung für den Betrieb einer bereits eingerichteten Par-kierungsfläche erfolgen. Vor diesem Hintergrund fehlt unserer Ansicht nach die Erwähnung der Einrichtung dieser Flächen gemäss kantonaler Prozesse (VS: je nachdem: Strassengesetz für die Bebauung und/oder die Inanspruchnahme des öffentlichen Eigentums, Baugesetz, Genehmigung der Kantonalen Kommission für Strassensignalisation).	VS
Die vorgesehene Regelung ist zum jetzigen Zeitpunkt unnötig. Niemand wird ein Parkhaus bauen, in dem nur bestimmte Modelle einzelner Hersteller parkieren können. Zudem bestehen bereits heute Parkhäuser, in denen unintelligente Fahrzeuge automatisiert parkiert werden können.	Fussverkehr
Diese Bestimmung ist dahingehend zu restriktiv, dass das automatisierte Parkieren an einem be-liebigen Ort nicht möglich ist. Wir fragen uns, warum ein führerloses Fahrzeug nicht auf irgendeiner freien Parkierungsfläche parkieren können sollte, obwohl es auf der Strasse autonom fahren kann. Wir fordern die Erweiterung dieser Bestimmung.	TPG
Diese Regelung scheint unrealistisch, wenn sie bedeutet, dass jeder Automobilhersteller ein Ge-such um eine Parkierungsgenehmigung (zum Beispiel am Flughafen) stellen muss. Viel einfacher wirkt da die aktuelle Methode, bei der eine Fahrerin oder ein Fahrer das Auto übernimmt, parkiert und zurückbringt.	TCS
Abs. 3: Der je Marke individuelle Nachweis der Funktionstüchtigkeit sei als Beilage zum Gesuch zu verlangen und der Verordnungstext entsprechend zu ergänzen (z.B. Bst. e).	ZG
Nota zu Absatz 3 lit. d: Was eine „ausreichende Funkverbindung und deren Latenz“ in konkreten Fall bedeutet ist von den Umständen abhängig. Diese und weitere Fragen zu den Anforderungen bilden Gegenstand des ASTRA Forschungsprojekts MB4_20_02_E_01 „Minimum requirements for an authorization to remotely drive automated vehicles in Switzerland“.	DTC
Art. 28 Abs. 3 Bst. d: Die Aussage «und deren Latenz» ist a priori unvollständig. Falls das System nämlich eine Latenz von mehreren Minuten aufweist, verschlechtert dies die Leistungsfähigkeit der Parkierungsanlage möglicherweise stark. Darum muss die erwartete Latenzzeit präzisiert wer-den.	Swissmoves
Abs. 4: Es seien nicht nur die Pflichten bei Unfällen, sondern auch diejenigen bei Versagen des Systems zu regeln.	ZG
Im Weiteren sollte Absatz 4 als Absatz 3 lit. e angefügt und Absatz 5 als Auskunftspflicht des Gesuchstellers und nicht als Informationsmöglichkeit der Behörde formuliert werden.	DTC
Der Begriff «Genehmigung des Betriebs» ist nicht zweckmässig. Der Hersteller wird de facto nicht der Betreiber der Parkierungsanlage sein. Mehrere Fahrzeuge verschiedener Hersteller müssen auf der gleichen Anlage parkiert werden können. Die Anlagen sind öffentlich (denn auf private Anlagen ist das SVG nicht anwendbar). Die betreibende Behörde ist also entweder die Gemeinde, der Kanton oder der Bund. Die Hersteller müssten allenfalls eine «Nutzungsgenehmigung» bean-tragen.	Swissmoves
<b>Frage 28: Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkie-rungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VD, NE, GE, JU, ACVS, asa, KKJPD, KKPks, KSSD, SVSP, L-Drive, Routiers, ParkingSwiss, RoadCross, VfV, FRS, Post, IG DHS, SAAM, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, Swissmoves	
Gleiche Bemerkung zur Anwendbarkeit des SVG.	NE

Es wird dringend empfohlen, das Dokument «Technischer Anforderungskatalog für die autonome Fahrfunktion „Automated Valet Parking (AVP)“ (Oktober 2022) des Kraftfahrtbundesamt zu konsultieren, welches in Zusammenarbeit mit dem VDA erarbeitet wurde.	AMAG
Titel: «Erteilung der Betriebsbewilligung für Parkierungsflächen» wäre ein trefflicherer Titel.	SAAM, AMAG
Die Gesuche für die Anordnung entsprechender Parkierungsflächen ist beim entsprechenden Kanton einzureichen und von der zuständigen Behörde zu beurteilen. Das kann auch eine Gemeinde sein – die grosse Mehrheit der Parkierungsangebote befinden sich auf Gemeindegebiet.	AG
Es ist allerdings noch nicht abschätzbar, welches Expertenwissen für eine seriöse Beurteilung notwendig sein wird (beispielsweise für "fahrzeugexterne Infrastruktur"). Möglicherweise werden nationale oder viel eher internationale Standards und Normen, die Prüfung erleichtern.	AG
Das Gesuch für die Genehmigung wird von der nach kantonalem Recht bezeichneten Behörde geprüft. Diese muss prüfen, ob das Gesuch den Anforderungen von Artikel 29 AFV entspricht. Diese Aufgabe bringt für die zuständige Behörde einen Arbeitsaufwand mit sich. Sie muss sich auch gewisses technisches Know-how hinsichtlich der notwendigen Infrastruktur für eine für das automatisierte Parkieren vorgesehene Parkierungsfläche aneignen.	VD
Mit diesem Vorgehen wird ein zusätzliches, mit Aufwand verbundenes Genehmigungsverfahren notwendig.	UR
Zudem müsste im Umkehrschluss bei einem Schaden bewiesen werden, ob das Genehmigungsverfahren korrekt und die Voraussetzungen für die Genehmigung richtig waren. Denn mit der angedachten Rechtsgrundlage könnte als Lenkerin / Lenker davon ausgegangen werden, dass ein Systemfehler oder ein Genehmigungsfehler vorliegt. Deshalb erachten wir die Verfügbarkeit vom expliziten Parken von Fahrzeugen mit Automatisierungssystem in der Schweiz als nicht zielführend. Vielmehr muss sich die fahrzeugführende Person bei der Nutzung vom automatisierten Parken im Umfeld selber vergewissern, dass dieses System ohne Gefahr benutzt werden kann.	UR
Wir empfehlen, in diesem Artikel die Anforderung zu ergänzen, dass die gesuchstellende Person die Übereinstimmung mit der kantonalen Planung nachweisen muss.	FR
Zu Abs. 1: Das Gesuch sollte bewilligt und nicht nur genehmigt werden müssen. Anstatt dem Begriff Genehmigung sollte mithin der Begriff Bewilligung verwendet werden. Hierdurch wird es der Bewilligungsbehörde ermöglicht, nötigenfalls zusätzliche Sicherheitsauflagen an die Bewilligung zu knüpfen. Siehe auch Bemerkungen zu Frage 1.	NW, SH, ACVS, SVSP, KSSD, FOR, KpOW
Art. 28 AFV verlangt für den Betrieb einer Parkierungsfläche für automatisiertes Parkieren eine Genehmigung des Kantons. Der Behörde sollte auch ermöglicht werden, nötigenfalls zusätzliche Sicherheitsauflagen zu erlassen. Es stellt sich deshalb die Frage, ob anstelle einer Genehmigungs- nicht eine Bewilligungspflicht einzuführen ist.	ZH, TG
In Art. 28 wird ausdrücklich die Kantonsautonomie gewahrt. Im erläuternden Bericht wird zudem die Möglichkeit erwähnt, dass die Bewilligungserteilung auch an die zuständige Gemeinde delegiert werden kann. Art. 29 beinhaltet einen abschliessenden Katalog für die Beurteilung der Bewilligungsfähigkeit einer Anlage. Entsprechend sind die Kantone und Gemeinden reine Vollzugsbehörden des Bundes. Es sollte die Möglichkeit geschaffen werden, dass die Kantone aufgrund von spezifischen Gegebenheiten weiterführende Bedingungen in den Katalog zur Bewilligung von Gesuchen aufnehmen können. Dies in Analogie zur Bestimmung in Art. 40 Abs. 5 bezüglich Genehmigung des Einsatzbereichs für führerlose Fahrzeuge.	NW
Im erläuternden Bericht auf S. 30 (letzter Satz), dass ein gewisser Mischverkehr bzw. eine Interaktion mit weiteren Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist. In Art. 29 Abs.1a und 1b wird jedoch die klare Abgrenzung gefordert mit zusätzlich speziellen Zu- und Wegfahrten.	AMAG
Im erläuternden Bericht wird explizit auf folgendes hingewiesen: "Damit einer Parkierungsfläche für das automatisierte Parkieren die Bewilligung erteilt wird, ist es nämlich nicht erforderlich, dass sie ausschliesslich von Fahrzeugen ohne Insassen und Insassinnen benutzt werden darf." Dies mit Verweis auf Art. 24 Abs. 1. Diese wichtige Präzisierung zum Mischbetrieb sollte explizit so in die Verordnung aufgenommen werden.	NW
Des Weiteren ist zu konkretisieren, wie der Zugang der Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker zu solchen Mischbereichen geregelt wird. Die Bereiche sollten aus unserer Sicht klarer abgegrenzt werden. Bspw. bei Parkhäusern mit eigenen Etagen/Bereichen für die automatische Parkieren. Ansonsten besteht aus unserer Sicht ein gewisser Widerspruch zur restriktiven Formulierung im Abs. 1 Bst b bezüglich den eigentlichen Zu- und Wegfahrten.	NW

Nach Art. 29 Abs. 1 Bst. a AFV muss eine Parkierungsfläche für das automatisierte Parkieren von den übrigen Fahrbahnen, den Trottoirs sowie den Fuss- und Radwegen abgegrenzt sein. Es ist unklar, ob dies bauliche Massnahmen verlangt oder ob Markierungen genügen.	ZH
Es besteht ein Widerspruch insofern, als der Gesetzgeber in Art. 25b Abs. 2 SVG ausführt, dass die Parkierungsfläche vom übrigen Verkehr sowie von für den Fuss- und Radverkehr bestimmten Verkehrsflächen getrennt ist, sie nach den Erläuterungen zu Art. 29 aber auch konventionellen Fahrzeugen zum Parkieren offenstehen soll.	SG
Es ist aber nicht nachvollziehbar, warum Art. 28 auf den "Hersteller" einer solchen Anlage verweist, in Art. 29 aber auf die "gesuchstellende Person" Bezug genommen wird.	NW
Aus der Verordnung geht nicht eindeutig hervor, was das Wort "abgegrenzt" konkret bedeutet.	TG
Absatz 1: Dieser Absatz lässt sich wie folgt einfacher formulieren: «Die Betriebsbewilligung für Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren wird erteilt, wenn im Gesuch folgende Nachweise erbracht werden: a) die Parkierungsfläche ist vom übrigen Fahr- und Fussverkehr getrennt; b) sie kann nur über eigene Zufahrten und Wegfahrten befahren werden; c) die Zuweisung eines Parkfeldes ist nur für die von der Typengenehmigung erfassten Fahrzeuge möglich; d) die fahrzeugexterne Infrastruktur und der Informationsaustausch zwischen ihr und dem Automatisierungssystem entspricht den Anforderungen der Typengenehmigung des betroffenen Fahrzeugtyps; e) die Parkierungsfläche verfügt über gut sichtbare und zugängliche Einrichtungen, die es erlauben die Park-Automatisierungssysteme aller Fahrzeuge auf der Parkierungsfläche zu deaktivieren; f) die Übergabe- und Übernahmestandorte sind als solche gekennzeichnet.»	SAAM, AMAG
Die Anforderung der speziellen Zu- und Wegfahrtswegen wird abgelehnt, da dies hohe Investitionen in die bestehende Infrastruktur bedeuten würde und unter oben beschriebenen erfüllten Anforderungen in Bezug auf Mischverkehr nicht verhältnismässig sein wird.	Post, AMAG
In Bezug auf den Verweis auf Art 40 Abs.5 wird bereits an dieser Stelle angemerkt, dass für zusätzliche Anforderungen eine Verhältnismässigkeit gelten soll, welche unter Bewertung der Risiken auch einen sinnvollen nachhaltigen und wirtschaftlichen Betrieb sicherstellen soll.	Post, AMAG
Der geografische AVP-Anwendungsbereich steht auch anderen am Verkehr Teilnehmenden zur Verfügung. Im Sinne der Kollisionsfreiheit- und Vermeidung soll das AVP-Gesamtsystem so konzipiert sein, dass sichergestellt ist, dass das AVP-Fahrzeug alle im AVP Anwendungsbereich relevanten Objekte und Personen erkennt und auf diese sicher reagiert, sodass die grundsätzliche Kollisionsfreiheit mit diesen Objekten und Personen gewährleistet ist.	AMAG
Das Sicherheitskonzept muss auf Systemebene die Erkennung und Minimierung oder Umgehung der in der Gefährdungsanalyse identifizierten möglichen Gefährdungen nach dem Stand der Technik durch geeignete Massnahmen aufzeigen. Als mitigierende Massnahmen (im Anforderungskatalog unter Kapitel 3 zu finden) würde bspw. an gut sichtbaren und gut erreichbaren Stellen in ausreichender Anzahl eine Möglichkeit vorhanden sein, mit der bei dessen Betätigung aller im geografischen AVP Anwendungsbereich befindlichen und zum AVP-Gesamtsystem gehörigen AVP-Fahrzeuge durch AVP Deaktivierung unmittelbar in den risikominimalen Zustand überführt werden. Diese Möglichkeit muss gut erkennbar gekennzeichnet sowie gegen Missbrauch und unbeabsichtigte Betätigung gesichert sein.	AMAG
Die Umsetzung der dynamischen Fahraufgabe und die Beherrschbarkeit für andere am Verkehr Teilnehmende in den jeweiligen Kreuzungs- und Einbiegesituationen im geografischen AVP Anwendungsbereich ist der beurteilenden Behörde sowie dem anhand konkreter Szenarien aufzuzeigen.	AMAG
Entweder sind Parkierungsflächen privat (auf diesen Bereich sind das SVG und folglich die zugehörigen Verordnungen nicht anwendbar) oder öffentlich. Wir leiten daraus ab, dass die AFV für «öffentliche Parkierungsanlagen» gilt. In diesem Fall ist im Allgemeinen die Gemeinde Eigentümerin der Parzelle, auf der sich die Parkierungsanlage befindet. Zudem ist es ebenfalls die Gemeinde, die die Anlage betreibt und unterhält. Es fällt uns deshalb schwer, zu verstehen, wie der Betrieb einer Parkierungsfläche für das automatisierte Parkieren an eine gesuchstellende Person übergeben werden soll (bei der es sich nicht um die Gemeinde handelt). Da der Betreiber (die gesuchstellende Person) unter diesen Umständen die Anspruchsberechtigten für einen als öffentlich geltenden Bereich festlegen könnte, erscheint uns das undenkbar.	Swissmoves

Art. 29 Abs. 1: Als Sammelbegriff ist «Parkierungsanlagen» zu verwenden.	Swissmoves
Art. 29 Abs. 1 Bst. a: Parkierungsflächen befinden sich im Allgemeinen auf der Fahrbahn (die Fahrbahn ist der Raum für den Verkehr + die Räume für das Parkieren). Warum müssen diese Flächen von den übrigen Fahrbahnen abgegrenzt sein? Unter Umständen müsste die Art der Abgrenzung (physisch, Markierung) spezifiziert werden.	Swissmoves
Art. 29 Abs. 1 Bst. c: Die Zuordnung eines öffentlichen Parkfeldes müsste den Zugang für alle gewährleisten können (Gleichbehandlung), ob es sich nun um Fahrzeuge mit Systemen für das automatisierte Parkieren handelt oder nicht.	Swissmoves
Art. 29 Abs. 1 Bst. d: Gleiche Bemerkung wie zu Artikel 26 Absatz 1.	Swissmoves
Art. 29 Abs. 1 Bst. e: Das Automatisierungssystem ist im Fahrzeug verbaut und nicht Teil der Parkierungsanlage. Daher kann die Anlage nicht die Sicherung für alle Fahrzeuge übernehmen. Es ist der Hersteller, der das Automatisierungssystem des von ihm entwickelten Fahrzeugs hinreichend sichern muss.	Swissmoves
Art. 29 Abs. 1 Bst. f: Gleiche Bemerkung wie zu Artikel 24 Absatz 2.	Swissmoves
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) BS, BL, TI, VS, SP, SSV, <b>economiesuisse</b> , <b>AGVS</b> , <b>auto-schweiz</b> , <b>Fussverkehr</b> , <b>Pro Velo</b> , <b>VFAS</b> , <b>VCS</b> , <b>DTC</b> , <b>SBV</b> , <b>Greenpeace</b> , <b>PPU</b> , <b>TPG</b> , <b>CHO</b>	
Titel: «Erteilung der Betriebsbewilligung für Parkierungsflächen» wäre ein trefflicherer Titel.	DTC
Absatz 1: Dieser Absatz lässt sich wie folgt einfacher formulieren: «Die Betriebsbewilligung für Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren wird erteilt, wenn im Gesuch folgende Nachweise erbracht werden: a) die Parkierungsfläche ist vom übrigen Fahr- und Fussverkehr getrennt; b) sie kann nur über eigene Zufahrten und Wegfahrten befahren werden; c) die Zuweisung eines Parkfeldes ist nur für die von der Typengenehmigung erfassten Fahrzeuge möglich; d) die fahrzeugexterne Infrastruktur und der Informationsaustausch zwischen ihr und dem Automatisierungssystem entspricht den Anforderungen der Typengenehmigung des betroffenen Fahrzeugtyps; e) die Parkierungsfläche verfügt über gut sichtbare und zugängliche Einrichtungen, die es erlauben die Park-Automatisierungssysteme aller Fahrzeuge auf der Parkierungsfläche zu deaktivieren; f) die Übergabe- und Übernahmestandorte sind als solche gekennzeichnet.»	DTC
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.	BS, BL, SSV
Der Artikel ist mit einem Absatz zu ergänzen, welche es den Kantonen und Bund ermöglicht, Gesuche aufgrund von fehlender Strassennetzkapazität, Widerspruch zu geltendem Raumplanungsgesetz und Unvereinbarkeit der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung, insbesondere zu Konzepten des Bundes und Sach- und Richtplänen der Kantone sowie kommunale Planung, abzulehnen.	SSV
Wir erachten diese Einschränkung als zu restriktiv, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung einer gemeinsamen Nutzung. Damit schränken wir die technologische Entwicklung ein, die ein Nebeneinander von autonom fahrenden und von Menschen gesteuerten Fahrzeugen ermöglichen würde.	TI
Parkierungseinrichtungen müssen sowohl von Fahrzeugen mit als auch von Fahrzeugen ohne Automatisierungssystem zum Parkieren genutzt werden können. Eine Mischnutzung muss zulässig sein, so dass bestehende Parkierungseinrichtungen genutzt werden können. Es darf nicht zu einer baulichen Verdoppelung von Zu- und Wegfahrten kommen.	auto-schweiz, VFAS, <b>economiesuisse</b>
Auch diese Bestimmung ist zu restriktiv. Sie verlangt de facto die vollständige Abgrenzung der Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem zum Parkieren von den anderen Nutzenden der Parkierungsfläche. In der Praxis wird das ausser vielleicht auf neuen Parkierungsflächen nahezu unmöglich umzusetzen sein. Für alles Weitere verweisen wir auf unsere Bemerkung zu Artikel 25.	TPG

Eine gemeinsame Mischnutzung mit allen Fahrzeugen muss dabei möglich bleiben. Eine ausschliessliche Nutzung für Fahrzeuge mit automatisiertem Parken führt zu einer Erhöhung des Platzbedarfs für Parkplätze, die bereits heute knapp in der Anzahl sind.	AGVS
Artikel 29 Absatz 1 Buchstabe f schreibt Markierungen für die Übergabe- und Übernahmestandorte vor. Unseres Wissens ist in der SSV bisher keine spezielle Markierung für diesen Fahrzeugtyp vorgesehen.	VS
Die neuen Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren dürfen keinesfalls zu einer Einschränkung des Langsamverkehrs führen. Dass «die Parkierungsfläche für das automatisierte Parkieren von den übrigen Fahrbahnen, den Trottoirs sowie den Fuss- und Radwegen abgegrenzt [...]» sein muss (Abs. 1a) darf nicht dazu führen, dass die Infrastruktur oder die Bewegungsfreiheit des Langsamverkehrs in der Nähe der Parkplätze eingeschränkt wird.	SP, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU
Mit dem Art. 29 a. die Parkierungsfläche für das automatisierte Parkieren von den übrigen Fahrbahnen, den Trottoirs sowie den Fuss- und Radwegen abgegrenzt ist; muss auch sichergestellt werden, dass auch blinde und sehbeeinträchtigte Menschen sich nicht irrtümlicherweise auf dem Parkfeld aufhalten	SBV
Die vorgesehene Regelung ist zum jetzigen Zeitpunkt unnötig. Niemand wird ein Parkhaus bauen, in dem nur bestimmte Modelle einzelner Hersteller parkieren können. Zudem bestehen bereits heute Parkhäuser, in denen unintelligente Fahrzeuge automatisiert parkiert werden können.	Fussverkehr
Herstellerspezifische Parkplätze machen keinen Sinn.	CHO
<b>Frage 29: Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SSV, economiesuisse, ACVS, asa, KKJPD, KKPKS, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, RoadCross, BFU, VfV, FRS, VFAS, Post, IG DHS, SAAM, Suva, Swissdrive, AMAG, FOR, KpOW, MyBuxi, Swissmoves, TPG, VBZ	
Es ist darauf zu achten, dass die Formulierung auf einer funktionalen Ebene gehalten wird, welche die Tätigkeit Rechte und Pflichten für im Rahmen der Verkehrssicherheit und dem Verkehrsfluss definiert. Auf eine allzu detaillierte Ausführung und Detailtiefe ist zu verzichten.	AMAG
Es stellt sich die Frage, wie der "Grau-Import" (kein Generalimporteur) geregelt ist. In diesem Fall müsste wohl auch der Hersteller in die Verantwortung genommen werden.	BE, AG
Allerdings erscheint es uns wichtig, dass die Person, die das Fahrzeug manuell bedient, die Genehmigung für den betreffenden Fahrzeugtyp hat.	Swissmoves
Das Anbieten von Schulungen ist zentral und unabdingbar.	LU, UR, Fussverkehr
Die obligatorischen Schulungen (Dauer, Präsenz- oder Remote-Schulung, Inhalt usw.) müssten im Weiteren und dem Fahrzeug entsprechend durch das ASTRA definiert werden, damit die Schulungen nicht zu einfach sind und keine Bestätigung ohne echte Schulung ausgegeben wird.	VD
Die Ausbildung sollte Elemente der Verkehrssicherheit enthalten. Vorgeschlagen wird eine Ergänzung um Aspekte des sicheren Betriebs des Fahrzeugs selbst und im Mischverkehr mit anderen Verkehrsteilnehmenden.	BFU
Um die Qualität der Schulungen resp. die Richtigkeit der Bescheinigungen sicher zu stellen, ist RoadCross Schweiz der Meinung, dass diese in der Schweiz stattfinden sollten. Zudem wird damit garantiert, dass die Operatorinnen und Operatoren mit den nationalen Gesetzen vertraut sind.	RoadCross
Da die Schweiz praktisch alle Fz mit AS aus dem Ausland einführen wird, leuchtet es inhaltlich nicht ein, dass der ausländische Hersteller (ohne CH-Niederlassung) von seiner Schulungspflicht befreit wird. Die Schulungspflicht des Importeurs sollte jene des Herstellers nicht ersetzen, sondern zu dieser hinzutreten.	Post, SAAM, AMAG, VBZ, Mobility
Bei vollkommen führerlosen Fahrzeugen muss jedoch die Haftung und die Verantwortung an den Hersteller delegiert werden. Denn die «Fahrzeuglenkenden» haben kaum noch Einfluss auf das Unfallgeschehen.	Fussverkehr

Wie wird die Qualitätskontrolle der Ausbildung sichergestellt? Wie oben erwähnt, wäre ein gangbarer Weg für die Einführung des automatisierten Fahrens die Konzentration auf professionelle Einsatzfelder. So könnte auch die Ausbildungsfrage entwickelt werden.	MyBuxi
Dass gemäss Art.30 Abs. 2 der Importeur (also u.a. AMAG) in die Pflicht genommen wird, ist für AMAG soweit OK und entspricht der bereits gelebten Praxis.	AMAG
Diese Bestimmung ist inhaltlich fragwürdig und könnte einfacher formuliert werden. Absatz 1: Vorschlag: «Der Hersteller eines führerlosen Fahrzeugs ist dafür verantwortlich, dass Operatorinnen und Operatoren über alle technischen Kenntnisse und praktischen Fähigkeiten (einschliesslich des manuellen Fahrbetriebs) verfügen, die für eine zuverlässige und sichere Ausübung ihrer Tätigkeiten erforderlich sind. Er stellt den Personen, welche die entsprechende Schulung im In- oder Ausland erfolgreich abgeschlossen haben, eine schriftliche Bestätigung aus.» Absatz 1 Nota: Der Begriff der «manuellen» Steuerung eines mit AS ausgestatteten führerlosen Fahrzeugs ist missverständlich und bedarf einer näheren Erklärung im Bericht. Absatz 2: Einfachere Formulierung: «Hat der Hersteller keine Niederlassung in der Schweiz, findet Absatz 1 auch auf den Importeur Anwendung.» Der letzte Satz ist überflüssig.	Post, SAAM, AMAG, VBZ
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert) SP, L-Drive, Routiers, Pro Velo, VCS, DTC, SBV, Greenpeace, LOXO, PPU, CHO	
Es müssen auch Schulungen von Einzelpersonen durchgeführt werden, die ein Fahrzeug mit Automatisierungssystem lenken.	SP
Diese Schulungen sollen auch in der Schweiz und nicht im Ausland durchgeführt werden.	SP, Pro Velo, VCS, Routiers, L-Drive, Greenpeace, PPU
<u>Änderungsantrag</u> : «Absatz 2 Hat der Hersteller keine Niederlassung in der Schweiz, ist der Importeur des führerlosen Fahrzeugs für die Einhaltung der Pflichten nach Absatz 1 verantwortlich. Die Schulung muss nicht in der Schweiz durchgeführt werden.»	SP, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU
Die Durchführung wie auch die Fähigkeiten der betreffenden Personen müssen vom Staat geprüft werden. Bereits bei der Einführung pferdeloser Fahrzeuge wurde für die Schulung des Fahrpersonals auf die Hersteller gezählt. Das hat bereits damals nicht funktioniert, da Verkauften von Fahrzeugen wichtiger war.	Routiers
Mit der Schulungspflicht ist der SBV einverstanden.	SBV
Die Operatorinnen und Operatoren müssen ebenfalls mit den das automatisierte Fahren betreffenden nationalen Gesetzen vertraut sein, so dass diese auch gesetzeskonform handeln. Dies ist sicher einfacher möglich, wenn diese Schulung in der Schweiz stattfindet. Offen ist für uns, ob dies allenfalls mit Art. 35 AFV abgedeckt ist.	L-Drive
Diese Bestimmung ist inhaltlich fragwürdig und könnte einfacher formuliert werden. Da die Schweiz praktisch alle Fz mit AS aus dem Ausland einführen wird, leuchtet es inhaltlich nicht ein, dass der ausländische Hersteller (ohne CH-Niederlassung) von seiner Schulungspflicht befreit wird. Die Schulungspflicht des Importeurs sollte jene des Herstellers nicht ersetzen, sondern zu dieser hinzutreten Absatz 1: Vorschlag: «Der Hersteller eines führerlosen Fahrzeugs ist dafür verantwortlich, dass Operatorinnen und Operatoren über alle technischen Kenntnisse und praktischen Fähigkeiten (einschliesslich des manuellen Fahrbetriebs) verfügen, die für eine zuverlässige und sichere Ausübung ihrer Tätigkeiten erforderlich sind. Er stellt den Personen, welche die entsprechende Schulung im In- oder Ausland erfolgreich abgeschlossen haben, eine schriftliche Bestätigung aus.» Absatz 1 Nota: Der Begriff der «manuellen» Steuerung eines mit AS ausgestatteten führerlosen Fahrzeugs ist missverständlich und bedarf einer näheren Erklärung im Bericht. Absatz 2: Einfachere Formulierung: «Hat der Hersteller keine Niederlassung in der Schweiz, findet Absatz 1 auch auf den Importeur Anwendung.» Der letzte Satz ist überflüssig.	DTC
Besser wäre es, wenn die Operatorinnen und Operatoren noch vor den Herstellern Schulungsnachweise ausgeben würden. Ein Hersteller ist nicht gezwungenermassen für die Mitarbeitenden der Operatorinnen und Operatoren zuständig, er kann aber den Herstellern Zugang zu den schulungsrelevanten Informationen bieten.	LOXO
Bei vollkommen führerlosen Fahrzeugen muss jedoch die Haftung und die Verantwortung an den Hersteller delegiert werden. Denn die «Fahrzeuglenkenden» haben kaum noch Einfluss auf das Unfallgeschehen.	SBV

Der Hersteller muss unseres Erachtens nach eine Niederlassung in der Schweiz haben wegen möglicher rechtlicher Probleme. Operatorinnen sind nicht definiert. CHO

**Frage 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)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, **economiesuisse, ACVS, asa, KKJPD, KKPKS, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, L-Drive, RoadCross, BFU, VFV, FRS, VFAS, IG DHS, SBV, Suva, Swissdrive, SVV, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, TPG, CHO**

Ergänzend ist auf die Pflichten gemäss Art. 30 (Mitfahrende, Ladung, Anhänger) SVG und Art. 73 (Ladung; Allgemeines) gemäss Verkehrsregelnverordnung (VRV) hinzuweisen.

LU, UR,  
NW, SO,  
SH, AR, AI,  
GR, AG,  
VS, NE,  
GE, JU,  
**asa**

Diese Bestimmung ist entbehrlich, da sie kein konkretes Problem löst, sondern eher Probleme schafft.

**Post,  
SAAM, A-  
MAG**

Grundsätzlich wird hier der Anspruch des Regulators verstanden in Bezug auf die Sicherstellung der Ladesicherheit. Während bei der Beladung (sofern es sich nicht um den Zulad einer abgegrenzten Teilladung handelt) noch die Möglichkeit bestünde, Art. 31 Abs1 zu erfüllen, dürfte die Anforderungen aus Art. 31 Abs. schwierig zu erfüllen sein, da wohl kaum eine abschliessende Einschätzung durch die entladenden Personen über die Verteilung und Auswirkung der Restladung vorgenommen werden kann.

**AMAG**

Absatz 1: Die Ladungsvorschriften sind nicht an den Fahrer gebunden und gelten daher auch dann, wenn der Halter ein führerloses fFz. benutzt. Verantwortlich für die sichere Ladung ist bereits heute jene Person, welche den Ladevorgang selber ausführt (Lader) oder ausführen lässt (Halter, allenfalls Fahrer). Das ändert sich bei fFz nicht, weshalb es dafür keine neue Vorschrift braucht.

**Post,  
SAAM**

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

**Post,  
SAAM**

Zudem stellt sich die Frage, wie die verladene beziehungsweise die teilbe- oder teilentladende Person identifiziert werden kann. Muss beispielsweise ein Protokoll über den Be-/Entladungsvorgang erstellt werden?

**AG**

Wie kann die verladene Person verifiziert werden?

**BE**

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?

**BL**

Es ist davon auszugehen, dass die Verloader der führerlosen Fahrzeuge, anders als beispielsweise Chauffeure, keine Grundausbildung in der Ladungssicherung haben. Allenfalls wäre hier ein Verweis auf die bestehende europäische Norm der Ladungssicherung EN 12195 angebracht.

**SG**

Entfernt denkbar wäre ein Ansatz, diese Verantwortung den Operatoren zuzuweisen, welche aus den Informationen aus Sensor- und Vehikeldaten diese Einschätzung vornehmen würden, sofern diese von einem vorgehenden Normwert abweichen würde. Eine Umsetzung würde wohl eher schwierig werden.

**AMAG**

Derartige Kontrollprozesse im Generellen müssten durch die Regulation im Wesentlichen nicht physisch, sondern digitalisiert abgebildet und ermöglicht werden (siehe Kommentare auch zu Art.32).

**AMAG**

Wie wird bei automatisierter Be- und Entladung verfahren?	MyBuxi
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) ZG, BS, SP, FDP, Routiers, Pro Velo, VCS, DTC, Greenpeace, Mobility, PPU, Swissmoves	
Die Bestimmung ist aus Sicht der FDP entbehrlich. Bereits heute ist jene Person, welche den Ladevorgang selber ausführt oder ausführen lässt, für die sichere Ladung verantwortlich. Das ändert sich auch bei führerlosen Fahrzeugen nicht.	FDP
Diese Bestimmung ist entbehrlich, da sie kein konkretes Problem löst, sondern eher Probleme schafft.	DTC
Hier findet u.E. eine Ungleichbehandlung zwischen den Fahrzeugtypen statt. Bei einem nicht autonom 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?	BS
Absatz 1: Die Ladungsvorschriften sind nicht an den Fahrer gebunden und gelten daher auch dann, wenn der Halter ein führerloses fFz. benutzt. Verantwortlich für die sichere Ladung ist bereits heute jene Person, welche den Ladevorgang selber ausführt (Lader) oder ausführen lässt (Halter, allenfalls Fahrer). Das ändert sich bei fFz nicht, weshalb es dafür keine neue Vorschrift braucht.	DTC, Mobility
Absatz 2: Dieser Absatz übersieht, dass bei einem führerlosen Fahrzeug, das Entladen der Ware oftmals nicht mehr von einer Hilfsperson des Halters bzw. des Lieferanten/Verkäufers vorgenommen werden wird, sondern durch die Kundinnen und Kunden. Es ist jedoch nicht Sache der Kunden, die Verantwortung für einen Teil des Liefervorgangs des Lieferanten zu übernehmen. Wer Waren mittels führerloser Fahrzeugen liefert, sollte selber die Verantwortung dafür tragen, dass die Warenentgegennahme durch den Kunden so erfolgt, dass eine «negative Auswirkung auf die Restladung» ausgeschlossen ist.	SP, DTC, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU
Es reicht nicht, die Verantwortung an das Verladepersonal abzuschieben. Die betreffenden Personen müssen entsprechend geschult werden. Wer solche Fahrzeuge einsetzt, muss sicherstellen, dass die betreffenden Personen die notwendigen Fähigkeiten besitzen.	Routiers
Art. 31 Abs. 1: Die Lademasse fehlen (Ausmasse und Vorsprung der Ladung).	Swissmoves
Es sei vollumfänglich auf die Pflichten gemäss Art. 30 SVG und Art. 73 VRV hinzuweisen.	ZG
<b>Frage 31: Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) ZH, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, SSV, economieuisse, ACVS, asa, KKJPD, KKPKS, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, L-Drive, Routiers, Pro Velo, RoadCross, BFU, VfV, FRS, TCS, VFAS, VCS, IG DHS, Post, SAAM, SBV, Suva, Swissdrive, SVV, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, Mobiltiy, My Buxi, PPU, TPG, VBZ	
Es ist im Grundsatz darauf hinzuwirken, dass alle manuellen Arbeiten, wie sie bspw. im Art. 32 Abs. 2 durch die erweiterte Funktionskontrolle im Rahmen digitalisierter Checks (möglicherweise durch den Operator fern überwacht) ausgeführt werden können. Für die sichere tägliche Inbetriebnahme ist der Halter verantwortlich und dieser soll selbst entscheiden können, wie er die erweiterte Fahrzeugkontrolle betrieblich organisiert (physische Kontrolle vor Ort, mittels Fernbedienung, automatisiert etc.).	AMAG
Grundsätzlich ja. In dieser Verordnung sollte jedoch nur die spezifische Punkte für automatisierte Fahrzeuge aufgeführt werden (mechanische Untersuchungen gehören nicht dazu).	MyBuxi
Diese Bestimmung wiederholt sieben Mal, den praktisch gleichlautenden Satzanfang, was den Leser ermüdet. Der Text könnte wie folgt vereinfacht werden: «Die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter haben folgende Pflichten: a) Aktualisierung und Wartung des Automatisierungssystems nach den Vorgaben des Herstellers; b) die Durchführung einer erweiterten Funktionskontrolle vor der täglichen Inbetriebnahme des Fahrzeuges. Die Kontrolle erfolgt als <del>manuelles</del> Fahrmanöver zur Überprüfung... a.... b.... c. all-fälliger Selbstdiagnose-Fehlermeldungen zu sicherheitsrelevanten elektronischen Fahrzeugsystemen. c) die Sicherstellung, dass der Fahrzeugbetrieb nur im genehmigten Bereich unter operationeller Aufsicht und mit der dafür erforderlichen Infrastruktur erfolgt;	SAAM, AMAG, Mobility, VBZ

d) die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur sowie von ausreichend geschultem und weitergebildeten Personal (Art. 35 Abs. 3 und 4) für eine allfällige manuelle Steuerung des Fahrzeugs; e) organisatorische Vorkehrungen, dass die an Fahrzeuglenkerinnen oder Fahrzeuglenker gerichteten gesetzlichen Pflichten erfüllt werden, wobei die Pflicht zum Aufstellen eines Pannensignals durch die Aktivierung der Warnblinker erfüllt werden kann; f) die Sicherstellung, dass die Kontrollorgane den Fahrzeugausweis in physischer oder digitaler Form jederzeit und mühelos im Fahrzeug einsehen können.»	
Art. 32 Abs. 2: Betrifft Kontrollen, die vor dem Betrieb des Fahrzeugs durchgeführt werden müssen. Nichtsdestotrotz sollte im Falle eines Unfalls ein Protokoll erstellt werden, das sicherstellt, dass diese Kontrollen korrekt durchgeführt wurden. Mit der Erstellung eines solchen Berichts soll die Durchführung, insbesondere bei einem Verkehrsunfall, bestätigt werden können.	VD
Betreffend Absatz 2 muss die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter die Funktionskontrolle an die Operatorin oder den Operator delegieren können, während sie oder er weiterhin die Verantwortung trägt. (Im erläuternden Bericht ist dieser Punkt auf S. 35 klarer und besser formuliert als in der Verordnung.)	TCS
Nota zu Abs. 2: Der Begriff «manuell» ist unklar und wird im Bericht nicht erläutert. Er sollte daher gestrichen werden. Für die sichere tägliche Inbetriebnahme ist der Halter verantwortlich und dieser soll selbst entscheiden können, wie er die erweiterte Fahrzeugkontrolle betrieblich organisiert (physische Kontrolle vor Ort, mittels Fernbedienung, automatisiert etc.).	SAAM, AMAG, VBZ
Unseres Erachtens sollte eine Funktionskontrolle nicht nur mittels manueller Steuerung durchgeführt werden können, sondern auch durch das System oder den Operator. Deshalb regen die Streichung von «mit manueller Steuerung» im Satz in Art. 32 Abs 2 an. Angepasst lautet der Art. 32 Abs. 2 wie folgt: «Die erweiterte Funktionskontrolle entspricht einem Fahrmanöver für die Überprüfung:»	Post
Abs. 6: Das Pannensignal ist nicht nur notwendig, wenn die Operatorin oder der Operator sich nicht im Fahrzeug befinden.	NE
Art. 32 Abs. 7 wird wohl prozessual schwierig umsetzbar sein – Kontrollorgane müssten im Rahmen des bewilligten Betriebes so angewiesen sein, dass eine Kontrolle über den Operator gemacht werden kann. Zusätzlich besteht bei nicht regelkonformem Verhalten des Vehikels auch die Möglichkeit, auf die Aufzeichnungen des Fahrmodusspeichers zuzugreifen, sollte ein ernsthaftes Vergehen, welches die Verkehrssicherheit oder den Verkehrsfluss beeinträchtigt, begangen worden sein.	AMAG
Absatz 7 sollte allerdings angepasst werden: Der Fahrzeugausweis sollte für die Kontrollorgane in jedem Fall im Fahrzeug zugänglich sein, kann aber ergänzend auch audiovisuell angezeigt werden. So kann bei einem Systemausfall oder bei starker Deformation trotzdem auf den Fahrzeugausweis mit den wichtigen Grunddaten zugegriffen werden.	LU
Art. 32 Abs. 7: Um sicherzustellen, dass der Fahrzeugausweis wirklich jederzeit über die audiovisuelle Schnittstelle im Fahrzeug angezeigt werden kann, braucht es Vorgaben. Wenn das nicht möglich ist, muss sich der Fahrzeugausweis zwingend im Fahrzeug befinden.	VD
Zudem stellt sich, Paragraph 7, die Frage, ob nicht eine digitale Version eines Fahrzeugausweises ermöglicht werden soll.	MyBuxi
In diesem Sinne muss man aufpassen, dass die Rollen Hersteller, Importeur, Fahrzeughalterin oder Operatorin nicht vermischt werden.	VD
Zum Beispiel sollte geprüft werden, ob es wirklich «die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter» sind, die «dafür sorgen [müssen], dass eine erweiterte Funktionskontrolle erfolgt, bevor das Fahrzeug in den täglichen Betrieb genommen wird» (Reifen, Bremsen, Beleuchtung usw.), oder ob dafür nicht die «Operatorin» oder der «Operator» zuständig ist.	VD
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.	ZH, OW, NW, SH, GR, SG, NE, ACVS, KKPKS, KKJPD, KSSD, SSV, SVSP, FOR, KpOW,
Es ist wichtig, die Reaktionszeit festzulegen, um Unfallrisiken oder Verkehrsbehinderungen zu vermeiden.	TI

<p>An die Halter/-innen werden hohe Anforderungen gestellt. Es wird empfohlen, eine entsprechende Ausbildung für Halter/-innen vorzusehen. Allenfalls kann das Wissen in Theorie und Praxis in einer Prüfung sichergestellt werden.</p>	<p>Swissdrive</p>
<p><b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)                  BE, UR, BS, BL, <b>DTC</b>, <b>CHO</b>, <b>LOXO</b>, <b>Swissmoves</b></p>	
<p>Diese Bestimmung wiederholt sieben Mal, den praktisch gleichlautenden Satzanfang, was den Leser ermüdet. Der Text könnte wie folgt vereinfacht werden:                  «Die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter haben folgende Pflichten:                  a) Aktualisierung und Wartung des Automatisierungssystems nach den Vorgaben des Herstellers;                  b) die Durchführung einer erweiterten Funktionskontrolle vor der täglichen Inbetriebnahme des Fahrzeuges. Die Kontrolle erfolgt als manuelles Fahrmanöver zur Überprüfung... a.... b.... c. allfälliger Selbstdiagnose-Fehlermeldungen zu sicherheitsrelevanten elektronischen Fahrzeugsystemen.                  c) die Sicherstellung, dass der Fahrzeugbetrieb nur im genehmigten Bereich unter operationeller Aufsicht und mit der dafür erforderlichen Infrastruktur erfolgt;                  d) die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur sowie von ausreichend geschultem und weitergebildeten Personal (Art. 35 Abs. 3 und 4) für eine allfällige manuelle Steuerung des Fahrzeugs;                  e) organisatorische Vorkehren, dass die an Fahrzeuglenkerinnen oder Fahrzeuglenker gerichteten gesetzlichen Pflichten erfüllt werden, wobei die Pflicht zum Aufstellen eines Pannensignals durch die Aktivierung der Warnblinker erfüllt werden kann;                  f) die Sicherstellung, dass die Kontrollorgane den Fahrzeugausweis in physischer oder digitaler Form jederzeit und mühelos im Fahrzeug einsehen können.»</p>	<p>DTC</p>
<p>Nota zu Abs. 2: Der Begriff «manuell» ist unklar und wird im Bericht nicht erläutert. Er sollte daher gestrichen werden. Für die sichere tägliche Inbetriebnahme ist der Halter verantwortlich und dieser soll selbst entscheiden können, wie er die erweiterte Fahrzeugkontrolle betrieblich organisiert (physische Kontrolle vor Ort, mittels Fernbedienung, automatisiert etc.).</p>	<p>DTC</p>
<p>Gemäss Artikel 32 Absatz 3 steht der Fahrzeugbetrieb unter der Aufsicht einer Operatorin oder eines Operators. Dies impliziert eine Eins-zu-eins-Beaufsichtigung, was allerdings den Entwicklungen im Bereich automatisierter Fahrzeugflotten entgegensteht. Tatsächlich ist geplant, dass ein Operationszentrum eine Flotte mit mehreren Fahrzeugen überwacht. Die Operatorinnen und Operatoren werden hinzugezogen, sobald ein Fahrzeug eine manuelle Fahrmassnahme fordert.</p>	<p>Swissmoves</p>
<p>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.</p>	<p>BS, BL</p>
<p>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 Fahrgestellnummer 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>	<p>BE, BS, BL</p>
<p>Bemerkung dito Artikel 30 zur Genehmigung.</p>	<p>Swissmoves</p>
<p>Der Führerausweis soll für die Kontrollorgane in jedem Fall im Fahrzeug zugänglich sein und kann ergänzend audiovisuelle angezeigt werden. So kann bei einem Systemausfall oder starker Deformation trotzdem auf den Fahrzeugausweis mit wichtigen Grunddaten zugegriffen werden.</p>	<p>UR</p>
<p>Abs. 2: Die Kontrolle muss nicht zwingend manuell erfolgen. Schon heute werden in der Automobilindustrie viele Kontrollen automatisch vom Fahrzeug selbst oder von einem anderen System/Sensor der Parkierinfrastruktur durchgeführt. Zudem kann die Operatorin oder der Operator die automatisierten Kontrollen (aus der Ferne) überwachen und bestätigen, dass die Tests vor jeder Nutzung im täglichen Betrieb wirklich durchgeführt werden. Wären solche Massnahmen manuell durchzuführen, brächte der Business-Case erhebliche finanzielle Auswirkungen mit sich, was wiederum Operatorinnen und Operatoren davon abhalten würde, automatisierte Fahrzeuge zu nutzen.</p>	<p>LOXO</p>
<p>Die erweiterte Funktionskontrolle entspricht einem Fahrmanöver mit manueller Steuerung für die Überprüfung:</p>	
<p>Die Verantwortung für Aktualisierung liegt beim Hersteller. Die Fahrzeughalter können hier keinen Einfluss nehmen. Updates spielen die Hersteller einfach ein. Den Hersteller aus der Verantwortung</p>	<p>CHO</p>

zu entlassen, dass er feststellt, ob das Fahrzeug in einem genehmigten Bereich ist, ist untauglich. Wenn das Fahrzeug nicht mal feststellen kann, ob es im gültigen Einsatzbereich ist, dann sollte es überhaupt nicht führerlos unterwegs sein dürfen.

Swissmoves kann Ihnen bei der Planung der Überwachungszentren weiterhelfen.

Swissmoves

### Frage 32: Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

ZH, BE, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, SSV, economie-suisse, ACVS, asa, KKJPD, KKPKS, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, L-Drive, Routiers, Pro Velo, RoadCross, BFU, VfV, FRS, TCS, VFAS, VCS, Post, IG DHS, SAAM, SBV, Suva, SVV, Swissdrive, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, Mobility, PPU, TPG, VBZ

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

SP, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU

Die Reaktionszeit der Operatoren muss definiert werden.

NW, SO, SH, AR, GR, TG, VD, VS, NE, SZ, JU, asa, SSV

Art. 33 Abs. 2 Bst. b: Wenn die Operatorinnen und Operatoren aus der Ferne arbeiten, können sie sich dann wirklich vergewissern, dass sich das führerlose Fahrzeug im genehmigten Einsatzbereich befindet und eine Funktionskontrolle erfolgt ist? Gegebenenfalls müssen die Operatorinnen und Operatoren verpflichtet werden, sich zu diesem Zweck beim Fahrzeug aufzuhalten.

VD

Es macht Sinn, dass der «Permit-Holder» oder Fahrzeughalter eine natürliche oder juristische Person in der Schweiz sein soll. Betreffend dem Arbeitsplatz der Operatoren gemäss Art. 33 Abs. 1 wäre sicherlich sinnvoll, neben Arbeitsorten in der Schweiz auch Arbeitsorte in anderen Ländern und insbesondere in der EU zu ermöglichen, zumal damit grenzüberschreitende Betrieb einfacher umsetzbar wären.

Post, AMAG

Auch ist wünschenswert, dass die Aufgaben und Pflichten der Operatoren mehr auf den Outcome basiert und offener formuliert würden (Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss / Versorgung von Passagieren mit relevanten Informationen betreffend Störungen im Automatisierungssystem etc.). Dies würde auch dem Umstand Rechnung tragen, dass sich (gemäss Erläuterungen zur Verordnung auf S. 36) in Art. 33 Abs. 2 trotz der detaillierten Regelung weitere Aufgaben ergeben können, welche aus den Gebrauchs- und Bedienungsanleitungen hervorgehen. Aktuell sind die Aufgaben bereits sehr prozessorientiert im Detail beschrieben (bspw. Art 33 Abs. 2g), was als wenig zielführend erachtet wird.

AMAG

Der interessante Anwendungsfall von automatisierten Fahrzeugen ist, dass diese im Default Mode automatisiert fahren. Also nicht «aktiviert werden» - in der vorliegenden Form erscheint uns dies die Intention zu sein.

MyBuxi

Wer wären die OperatorInnen bei privat eingesetzten automatisierten Fahrzeugen?

MyBuxi

Nota zu Abs. 1: Die Beschränkung des Arbeitsortes von Operatoren auf das schweizerische Gebiet könnte vor allem in Grenzstädten problematisch sein.

Post, SAAM, AMAG, VBZ

Diese Bestimmung könnte wie folgt einfacher formuliert werden:

Post, SAAM, AMAG, VBZ

«Operatorinnen und Operatoren üben ihre Tätigkeit in der Schweiz aus, sei es ausserhalb oder innerhalb des führerlosen Fahrzeugs, sowie nach Massgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung des Herstellers. Sie nehmen namentlich folgende Aufgaben und Pflichten wahr:

- a) die Überprüfung der erforderlichen Infrastruktur bei Arbeitsaufnahme;
- b) die Aktivierung und Deaktivierung des Automatisierungssystems gemäss den Vorgaben des Herstellers. Vor der Inbetriebnahme des Fahrzeugs stellen sie sicher, dass dieses sich im genehmigten Einsatzbereich befindet und die erweiterte Funktionskontrolle (Art. 32 Abs. 2) erfolgt ist.
- c) die Überprüfung, Bestätigung oder Ablehnung der vom Automatisierungssystem vorgeschlagenen Fahrmanöver;
- d) das Vorschlagen von Fahrmanövern, wenn das stillstehende Fahrzeug solche anfordert; e) das Auslösen eines Risikominimierungsmanövers und nötigenfalls die Deaktivierung des Automatisierungssystems;

<p>e) das Auslösen eines Risikominimierungsmanövers und nötigenfalls die Deaktivierung des Automatisierungssystems;</p> <p>f) die Sicherstellung, dass vor der Aufhebung eines risikominimalen Zustandes des Fahrzeugs die Störungsursache beseitigt ist;</p> <p>g) die Kontaktaufnahme mit den Personen im Fahrzeug, wenn dieses ein Risikominimierungsmanöver ausgeführt hat sowie die Einleitung der erforderlichen Verkehrssicherheitsmassnahmen;</p> <p>i) die Entgegennahme von Meldungen über die audiovisuelle Schnittstelle des Fahrzeugs sowie das Ergreifen der erforderlichen Massnahmen».</p>	
<p>Nota zu d: Es sollte erlaubt sein, dass das Fahrzeug bereits bevor es z.B. auf einer Unfallstelle angehalten hat und durch den nachfolgenden Verkehr blockiert worden ist, den Operator anzufragen, ob es bei der nächsten Gelegenheit auf eine andere Strasse ausweichen soll. Das würde auch dem Verkehrsfluss dienen.</p>	Post, SAAM, A-MAG, VBZ
<p>Nota zu e: Ob der Operator ein Risikominimierungsmanöver «auslösen» kann bzw. darf, wäre im Bericht entsprechend zu erläutern und begründen, da er nach lit. c und d nur überprüfen und vorschlagen darf; insofern besteht hier ein Widerspruch. Diese Manöver sollten vom Fz. automatisch ausgeführt werden.</p>	Post, SAAM, A-MAG, VBZ
<p>Für die Sicherstellung von genügenden Kenntnissen und Verantwortungsbewusstsein ist ein «Operatoren ausweis» entsprechend dem Führerschein zu machen. Dazu gehört eine staatliche Prüfung</p>	Routiers
<p>Was gilt bei einem Ausfall der Datenübertragungseinrichtungen? (z. B. Mobilfunknetze)</p>	MyBuxi
<p><b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)                  LU, UR, ZG, BS, BL, DTC, CHO, LOXO, Swissmoves</p>	
<p>Die Reaktionszeit des Operators muss definiert werden.</p>	BS, LU, UR, BL, BS, ZG
<p>Die Operatorinnen und Operatoren nehmen eine zentrale Aufgabe wahr. Sie müssen entsprechend für ihre Aufgabe geschult werden. Das scheint mit den neuen Bestimmungen so erfüllt. Es fehlt jedoch die klare Zuweisung der Verantwortlichkeiten im Sinne von Art. 26 und Art. 31 SVG.</p>	LU, UR
<p>Auch hier wird der Hersteller zu stark aus der Pflicht entlassen. Grundsätzlich obliegt es dem Fahrzeug und damit dem Hersteller, sinnvolle Manöver durchzuführen.</p>	CHO
<p>Nota zu Abs. 1: Die Beschränkung des Arbeitsortes von Operatoren auf das schweizerische Gebiet könnte vor allem in Grenzstädten problematisch sein.</p>	DTC
<p>Abs. 1: Automatisierte Fahrzeuge sind eine Antwort auf den Mangel an Chauffeurinnen und Chauffeurs in der Schweiz. Die Vorschrift, dass sich die Operatorinnen und Operatoren (aus der Ferne) in der Schweiz befinden müssen, wird zu einem neuen Mangel führen. Wir schlagen vor, diese Verpflichtung für Operatorinnen und Operatoren aus der Ferne zu streichen.</p>	LOXO
<p>Abs. 2 Bst. e: Die Auslösung eines Manövers zur Risikominimierung liegt primär im Zuständigkeitsbereich des Automatisierungssystems. Operatorinnen und Operatoren werden mehrere Fahrzeuge gleichzeitig überwachen und können nicht gleichzeitig alle Risiken für jedes Fahrzeug erkennen. Sobald das Automatisierungssystem dies jedoch anfordert, müssen die Operatorinnen und Operatoren das nötige Manöver auslösen.</p> <p>e. Sie müssen ein Manöver zur Risikominimierung auslösen und das Automatisierungssystem deaktivieren, wenn dies erforderlich ist das Automatisierungssystem dies erfordert.</p>	LOXO
<p>Diese Bestimmung könnte wie folgt einfacher formuliert werden:</p> <p>«Operatorinnen und Operatoren üben ihre Tätigkeit in der Schweiz aus, sei es ausserhalb oder innerhalb des führerlosen Fahrzeugs, sowie nach Massgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung des Herstellers. Sie nehmen namentlich folgende Aufgaben und Pflichten wahr:</p> <p>a) die Überprüfung der erforderlichen Infrastruktur bei Arbeitsaufnahme;</p> <p>b) die Aktivierung und Deaktivierung des Automatisierungssystems gemäss den Vorgaben des Herstellers. Vor der Inbetriebnahme des Fahrzeugs stellen sie sicher, dass dieses sich im genehmigten Einsatzbereich befindet und die erweiterte Funktionskontrolle (Art. 32 Abs. 2) erfolgt ist.</p> <p>c) die Überprüfung, Bestätigung oder Ablehnung der vom Automatisierungssystem vorgeschlagenen Fahrmanöver;</p> <p>d) das Vorschlagen von Fahrmanövern, wenn das stillstehende Fahrzeug solche anfordert; e) das Auslösen eines Risikominimierungsmanövers und nötigenfalls die Deaktivierung des Automatisierungssystems;</p>	DTC

e) das Auslösen eines Risikominimierungsmanövers und nötigenfalls die Deaktivierung des Automatisierungssystems;  
 f) die Sicherstellung, dass vor der Aufhebung eines risikominimalen Zustandes des Fahrzeugs die Störungsursache beseitigt ist;  
 g) die Kontaktaufnahme mit den Personen im Fahrzeug, wenn dieses ein Risikominimierungsmanöver ausgeführt hat sowie die Einleitung der erforderlichen Verkehrssicherheitsmassnahmen;  
 i) die Entgegennahme von Meldungen über die audiovisuelle Schnittstelle des Fahrzeugs sowie das Ergreifen der erforderlichen Massnahmen».

Artikel 33 Absatz 1 schreibt vor, dass der Arbeitsort der Operatorinnen und Operatoren sich in der Schweiz befinden muss. Dies schränkt den Verkehr dieser Fahrzeuge über die Landesgrenzen hinaus ein. Zudem schränkt dies den Zugang ausländischer Unternehmen zum Schweizer Markt und umgekehrt ein. Swissmoves

Nota zu d: Es sollte erlaubt sein, dass das Fahrzeug bereits bevor es z.B. auf einer Unfallstelle angehalten hat und durch den nachfolgenden Verkehr blockiert worden ist, den Operator anzufragen, ob es bei der nächsten Gelegenheit auf eine andere Strasse ausweichen soll. Das würde auch dem Verkehrsfluss dienen. DTC

Nota zu e: Ob der Operator ein Risikominimierungsmanöver «auslösen» kann bzw. darf, wäre im Bericht entsprechend zu erläutern und begründen, da er nach lit. c und d nur überprüfen und vorschlagen darf; insofern besteht hier ein Widerspruch. Diese Manöver sollten vom Fz. automatisch ausgeführt werden. DTC

Art. 33 Abs. 2 macht unseres Erachtens das ganze führerlose Fahren sinnlos. Der Operator muss dann die Rolle des Fahrers übernehmen. CHO

Art. 33 Abs. 2 Bst. c: Dieser Artikel schreibt vor, dass die Operatorinnen und Operatoren alle Fahrmanöver, die vom Automatisierungssystem vorgeschlagen werden, überprüfen und bestätigen müssen – was bedeutet, dass sie das Fahrzeug lenken. Eigentlich dürfte die Überprüfung und Bestätigung der Wahl eines Manövers nur dann verlangt werden, wenn das Fahrzeug in eine ihm unbekannt Situation kommt, bei der es die Hilfe einer Operatorin oder eines Operators benötigt (Manöver, die die Unterstützung eines Operationszentrums erfordern). Aber nicht für alle durchgeführten und somit vorgeschlagenen Manöver. Swissmoves

Art. 33 Abs. 2 Bst. h: Beispiel: LOXO. LOXO ist ein automatisiertes Fahrzeug mit audiovisueller Schnittstelle, über die Dritte durch das Öffnen einer Box Waren entgegennehmen können. In diesem Fall darf die Kommunikation der Dritten mit der Schnittstelle nicht von einer Operatorin oder einem Operator in Empfang genommen werden. Dies kann das Fahrzeug selber handhaben.  
 Eine mögliche Präzisierung wäre: «... wenn die Kommunikation mit einer Operatorin oder einem Operator von Dritten oder einer Person im Fahrzeug angefordert wird». Swissmoves

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

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)  
 ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, SSV, economiesuisse, ACVS, asa, KKJPD, KKPKS, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Fussverkehr, L-Drive, Routiers, RoadCross, BFU, VfV, FRS, TCS, VFAS, Post, IG DHS, SAAM, SBV, Suva, Swissdrive, SVV, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi, PPU, Swissmoves, TPG, VBZ

Wir gehen davon aus, dass die manuelle Bedienung von führerlosen Fahrzeugen nicht zwingend aus dem Auto heraus erfolgen muss. Es muss erlaubt sein, dass auch die Operatorin oder der Operator die Funktion der manuellen Bedienung über eine Fernsteuerung erfüllen kann. BS

Diese Bestimmung ist wichtig für das Verständnis des Begriffs des fFz, weshalb bei den Erläuterungen der Definition in Art. 2 darauf Bezug genommen werden sollte. Dabei sollte auch die Bedeutung des «Fahrzeugs mit dualen Fahrmodus» erläutert werden, da der Leser sonst Art. 34 nicht so recht versteht. Post, SAAM, AMAG VBZ

Zu klären wäre auch, was «manuell» im Verhältnis zum AS bedeutet, da Steuerbefehl und Ausführung des Steuerbefehls nicht dasselbe sind, weshalb auch ein manueller Steuerbefehl unter der Ausführungskontrolle des AS stehen kann bzw. sollte. Post, SAAM, AMAG VBZ

Wie wäre damit umzugehen, wenn kein Fahrzeugführer mit einem Fahrausweis zur Verfügung steht? MyBuxi

Absatz 1 könnte wie folgt einfacher formuliert werden (wobei die Aussage je nach der Interpretation von «manuell» problematisch sein kann: «Wer ein führerloses Fahrzeug manuell bedient, gilt als fahrerführende Person»	Post, SAAM, AMAG, VBZ
Art. 34 Abs. 2: Dieser Artikel ist nicht sehr klar, besonders die Tatsache, dass «es [das Fahrzeug] nur im Rahmen der erweiterten Funktionskontrolle manuell bedient werden» darf. Was bedeutet das?	VD
Absatz 2 könnte wie folgt vereinfacht werden: «Verfügt das Fahrzeug über keine konventionelle Steuervorrichtung, darf es nur für die erweiterte Funktionskontrolle sowie nach den Vorgaben des Herstellers manuell bedient werden.»	Post, SAAM, AMAG, VBZ
Absatz 2 übergeht allerdings, dass die «Vorgaben des Herstellers» ihrerseits sich an rechtliche Normen halten müssen, welche zumindest im Bericht erwähnt sein müssten, da es sonst an einem bestimmbar normativen Gehalt fehlt. Abgesehen davon verstecken sich hinter dieser Verweisung problematische Distanzbeschränkungen des EU-Rechts, die nicht praxistauglich sein dürften, was wiederum die Grundfrage des Verhältnisses zum MRA aufwirft.	Post, SAAM, AMAG, VBZ
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)	
<b>DTC, SBV, CHO</b>	
Es fehlt die Bemerkung, dass das Automatisierungssystem dann nicht mehr eingreifen darf.	CHO
Diese Bestimmung ist wichtig für das Verständnis des Begriffs des fFz, weshalb bei den Erläuterungen der Definition in Art. 2 darauf Bezug genommen werden sollte. Dabei sollte auch die Bedeutung des «Fahrzeugs mit dualen Fahrmodus» erläutert werden, da der Leser sonst Art. 34 nicht so recht versteht.	DTC
Zu klären wäre auch, was «manuell» im Verhältnis zum AS bedeutet, da Steuerbefehl und Ausführung des Steuerbefehls nicht dasselbe sind, weshalb auch ein manueller Steuerbefehl unter der Ausführungskontrolle des AS stehen kann bzw. sollte.	DTC
Absatz 1 könnte wie folgt einfacher formuliert werden (wobei die Aussage je nach der Interpretation von «manuell» problematisch sein kann: «Wer ein führerloses Fahrzeug manuell bedient, gilt als fahrerführende Person»	DTC
Absatz 2 könnte wie folgt vereinfacht werden: «Verfügt das Fahrzeug über keine konventionelle Steuervorrichtung, darf es nur für die erweiterte Funktionskontrolle sowie nach den Vorgaben des Herstellers manuell bedient werden.»	DTC
Absatz 2 übergeht allerdings, dass die «Vorgaben des Herstellers» ihrerseits sich an rechtliche Normen halten müssen, welche zumindest im Bericht erwähnt sein müssten, da es sonst an einem bestimmbar normativen Gehalt fehlt. Abgesehen davon verstecken sich hinter dieser Verweisung problematische Distanzbeschränkungen des EU-Rechts, die nicht praxistauglich sein dürften, was wiederum die Grundfrage des Verhältnisses zum MRA aufwirft.	DTC
<b>Frage 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)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)	
ZH, BE, NW, GL, FR, SH, AI, SG, GR, AG, TI, VD, SP, SSV, economiesuisse, ACVS, KKPCKS, KKJPD, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, TCS, VFAS, BFU, Post, DTC, FRS, IG DHS, Routiers, L-Drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, Suva, Swissdrive, VCS, VFV, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi, PPU, Swissmoves, TPG, VBZ	
Die Begriffe «spezifische Schulung» und «weiterbilden» bedürfen einer Ergänzung, damit sich der Sinn erschliesst. Diese Begriffe unterscheiden sich nämlich grundsätzlich.	Swissmoves
Die Bestimmung von Art. 35 Abs. 2 AFV, wonach die Operatorin beziehungsweise der Operator oder die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, fahrfähig sein muss und ihre Tätigkeit nicht unter Alkoholeinfluss ausüben darf, sollte präzisiert werden.	NW, SH, SG, AG, ACVS, FOR, KpOW
Es erscheint sinnvoll, hier auf die Regelung gemäss VRV zu verweisen und zu klären, dass diese Verkehrsregeln auch für Operierenden anwendbar sind. Falls nicht sollte zumindest ein klarer Wert bzw. ein Alkoholverbot definiert werden.	NW, SH, ACVS, KpOW, FOR
Damit klar ist, welche Grenzwerte gelten, sollte in AFV auf Art. 2a VRV verwiesen werden.	ZH

Zudem ist es wichtig, dass Operatoren bezüglich ihrer Fahrfähigkeit dieselben erhöhten Anforderungen wie Berufschaffierende zu erfüllen haben. Entsprechend wäre es hilfreich z.B. die Promillegrenze zu präzisieren	BE
Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatoren sodann nur schwer möglich, weil die Überwachung vom Büro aus erfolgt.	BE, ZH, NW SH, SG, AG, FOR, ACVS, KSSD, SVSP, SSV, KpOW
Um die Kontrollen sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog dem ARV 1 bzw. SKV vorzusehen.	ZH, NW, SG, SH, AG, FOR, ACVS, KpOW
Das zwingende Absolvieren einer Ausbildung wird bei führerlosen Fahrzeugen vorgeschrieben, was begrüsst wird. Es stellt sich die Frage, ob eine Operatorin beziehungsweise ein Operator darüber hinaus eine Prüfung absolvieren sollte. Danach erst würde er die Bewilligung erhalten, ein führerloses Fahrzeug zu bedienen (vgl. auch Ausführungen zur Frage 1).	AG
Bezüglich Strafbarkeit von alkoholisierten Operatorinnen und Operatoren ist gemäss Art. 44 Abs. 2 Bst. j AFV nur eine Übertretung vorgesehen. Auch diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotenzial unangemessen. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahruntüchtigkeit in Einklang stehen.	ZH, NW, SH, GR, FOR, ACVS, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, SSV, KpOW
Da der Kanton als Genehmigungsbehörde von Operatoren agiert (Art. 39ff), sollte er sobald Operatoren zum Einsatz kommen und Schulungen oder Weiterbildungen absolviert werden, davon Kenntnis haben (Nachweis an Strassenverkehrsamt).	SH, ACVS, KpOW
Im Übrigen muss mindestens die Kategorie B vorhanden sein auch für geschwindigkeitsreduzierte Fahrzeuge.	SH, AI, ACVS, KpOW
Art. 35 Abs. 2: [das zweite] «oder» mit «und» ersetzen.	VD
Art. 35 Abs. 5: vgl. Frage 29 betreffend Schulungen	VD
Es kann in Frage gestellt werden, warum ein Operator ohne physische Lenkmöglichkeit des Fahrzeuges einen entsprechenden Führerausweis besitzen muss. Vielmehr ist es wichtig, dass er mit den entsprechenden Hilfsmitteln das Fahrzeug sicher bewegen kann. Dies wäre allenfalls vor der ersten «produktiven» Inbetriebnahme in einer Art Führerprüfung (eine Expertin/ein Experte fährt in gesteuertem Fahrzeug mit und ein zweiter Experte/ zweite Expertin beobachtet den Operator an seinem Arbeitsort) zu überprüfen. Somit erhält sie/er die Bewilligung ein Fahrzeug auf einer bestimmten Strecke zu führen. Insbesondere bei Mischverkehr.	BE
Die Anforderungen an eine Operatorin oder einen Operator sind hoch. Es scheint daher angebracht, dass eine Schulung, eine Bestätigung und Weiterbildungen gefordert werden. Die Schulung durch den Hersteller scheint nur eine von mehreren Möglichkeiten zu sein. Denkbar wäre auch eine Schulung und ein Kompetenznachweis in bereits vorhandenen Strukturen (Fahrsicherheitszentren, Aus- und Weiterbildende Verkehrssicherheitsfachleute, etc.).	BE
Absätze 1 und 2: Änderungsvorschlag: «Personen, welche die operationelle Kontrolle und Aufsicht über ein führerloses Fahrzeug wahrnehmen oder dieses manuell bedienen, müssen über Fahreignung, Fahrkompetenz und einen Führerausweis für die entsprechende Fahrzeugkategorie verfügen sowie während der Ausübung ihrer Tätigkeit die Anforderungen an die Fahrfähigkeit (Art. 31 SVG) erfüllen.»	Post, DTC, SAAM, A- MAG, VBZ
Absätze 3 und 4: Änderungsvorschlag: «Sie müssen über eine Ausbildungsbestätigung des Herstellers verfügen (Art. 30) und sich nach dessen Vorgaben weiterbilden.»	Post, DTC, SAAM, A- MAG, VBZ
Eine Regelung der Arbeitszeit/Lenkzeit (ARV 1 und 2?) der Operatoren scheint angebracht zu sein. Die Arbeitszeit muss zu diesem Zweck erfasst werden (Tachograf?).	Swissdrive
Die Verantwortlichkeiten müssen klar geregelt sein.	Swissdrive

Szenario: ein Fahrzeug eines Mobilitätsservice bleibt «liegen». Aus technischen Gründen kann es nicht von einem Teleoperator erreicht werden (Ausfall Mobilfunknetz), im Fahrzeug befinden sich keine Personen mit Fahrausweis (oder sind nicht einsatzfähig). Was gilt jetzt? MyBuxi

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

LU, UR, SZ, OW, ZG, SO, BS, BL, AR, TG, VS, NE, GE, JU, **asa, Fussverkehr, SBV, SVV**

Operatorinnen und Operatoren sollten mindestens die Führerausweiskategorie B besitzen, auch für Fahrzeuge mit geringer zulässiger Geschwindigkeit LU, UR, OW,  
SO, AR, TG,  
VS, ZG, NE,  
GE, JU, SZ,  
**asa**

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 Rechtshilfesuch erlassen wurde und die dortige Polizei ausgerückt wäre, sind vermutlich schon wichtige Stunden vergangen. BS, BL

Die Bestimmung ist unklar: Gelten für diese Personen die Bestimmungen, welche für andere gewerbliche Chauffeure gelten? Oder die Bestimmungen für Neulenker? Oder die allgemeinen Regelungen? SO

Die Beschränkung des Tätigkeitsverbots auf Alkoholeinfluss in Absatz 2 ergibt keinen Sinn, da auch Betäubungsmittel und Medikamente diese Tätigkeit beeinflussen können. Wir schlagen daher vor, den Satz wie folgt zu ändern: "Die Tätigkeit darf nicht in fahruntüchtigem Zustand ausgeübt werden." LU, BS, BL  
SO, ZG,  
**SVV**

Präzisierung von Art. 35 Abs. 2: gelten die identischen Werte betreffend Alkoholisierung wie für Lenker und Lenkerinnen von Motorfahrzeugen oder ist 0.0 mg/l angestrebt (Sanktion?) UR

Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle der Fahrberechtigung/Fahrfähigkeit der Operatoren nur schwer möglich, weil die Überwachung aus Distanz erfolgt. OW TG, NE

Um die Kontrollen sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog dem ARV 1 bzw. SKV vorzusehen. OW, NE, TG

Die Strafbarkeit gemäss Art. 44 Buchstabe j nAFV sieht in jedem Fall nur eine Übertretung vor. Hier sollte mehr differenziert werden. OW, BS, BL,  
SO

In dieser Form wären von der Ausbildungspflicht in Absatz 3 und 4 auch Verkehrsexperten und -expertinnen erfasst. Dieser Zusatzaufwand wäre aufgrund der kleinen Menge dieser Fahrzeuge nicht zu rechtfertigen. Wir schlagen daher vor, die Verkehrsexperten und -expertinnen von dieser Pflicht auszunehmen. Alternativ könnte vorgeschrieben werden, dass bei einer Fahrzeugprüfung entsprechend ausgebildete Personen anwesend sein müssen. LU

Auch Fragen, ob es zu einem Führerausweisentzug führen kann, sollten noch mal aufgenommen werden. BS

Wenn automatisierte Fahrzeuge Personen transportiert, benötigen Operator:innen zusätzlich die Berechtigung für berufsmässige Personentransporte. **Fussverkehr,  
SBV**

**Frage 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)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, BL, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, **SP, SSV, economiesuisse, ACVS, asa, KKPks, KKJPD, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, Post, DTC, FRS, Fussverkehr, IG DHS, Routiers, L-Drive, RoadCross, SAAM, SBV, Swissdrive, TCS, VFAS, SVV, VfV, AMAG, FOR, KpOW, AG, Mobility, MyBuxi, Swissmoves, TPG**

Allerdings sollte in Art. 7 Abs. 1 Bst. c VTS auf diesen Artikel Bezug genommen werden. LU

Der Inhalt dieser Bestimmung versteht sich wohl von selbst. Keine Behörde dürfte für fFz ohne Fahrerplatz bei der Bestimmung des Leergewichts des Fahrzeuges nach Art. 7 Abs. 1 lit. c VTS für den nicht existierenden Fahrer 75kg einberechnen wollen. Der Artikel könnte daher gestrichen werden. **Post, DTC,  
SAAM,  
AMAG,  
Mobility**

Es muss mindestens die Kategorie B vorhanden sein auch für geschwindigkeitsreduzierte Fahrzeuge. SO

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

-

*keine***Frage 36: Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?****Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, BL, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, **SP, SSV, economiesuisse, ACVS, asa, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, TCS, VFAS, BFU, Post, FRS, Fussverkehr, IG DHS, Routiers, L-Drive, RoadCross, SAAM, SBV, Suva, Swissdrive, SVV, VfV, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi Swissmoves, TPG, VBZ**

Im Fahrzeugausweis sollte angegeben werden, ob und welche Bedienelemente vorhanden sind. AG

Dies müsste im aktuellen Fahrzeugausweis unter Bemerkungen aufgeführt und entsprechende Codes müssten bereitgestellt werden oder vorzugsweise bei der Typengenehmigung hinterlegt sein. BE

Die AFV legt nicht explizit fest, ob führerlose Fahrzeuge manuell bedient werden können müssen. Falls dem so ist (was anscheinend implizit erwünscht wäre), muss Artikel 37 Absatz 2 geändert werden: «ob [...] das Fahrzeug über Bedienelemente [...] verfügt» suggeriert, dass dies nicht nötig ist. VD

Fahrzeuge ohne AV wurden bis anhin nicht «bedient», sondern «gesteuert», während Fahrzeuge mit AV eher wie Computer bedient werden. Es wäre daher verständlicher, die Bestimmung wie folgt zu formulieren: «Verfügt ein führerloses Fahrzeug über keine konventionelle Steuervorrichtung, gibt die Zulassungsbehörde im Fahrzeugausweis an, über welche Bedienelemente das Fahrzeug zur Vornahme von Fahrmanövern verfügt».

**Post, SAAM, A-MAG, VBZ**

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

LU, **DTC, SVV, CHO**

Absatz 2 ist unnötig und daher zu streichen. Diese Informationen sind bereits in der Bedienungsanleitung festgehalten. LU

Bedienungselemente wären immer sinnvoll. So haben auch Trolleybusse einen Notmotor. CHO

Fahrzeuge ohne AV wurden bis anhin nicht «bedient», sondern «gesteuert», während Fahrzeuge mit AV eher wie Computer bedient werden. Es wäre daher verständlicher für den Leser, die Bestimmung wie folgt zu formulieren: «*Verfügt ein führerloses Fahrzeug über keine konventionelle Steuervorrichtung, gibt die Zulassungsbehörde im Fahrzeugausweis an, über welche Bedienelemente das Fahrzeug zur Vornahme von Fahrmanövern verfügt*».

**DTC**

**Frage 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)?****Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SH, AR, AI, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, **SP, SSV, economiesuisse, ACVS, asa, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, VFAS, BFU, FRS, IG DHS, Routiers, L-Drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, VCS, VfV, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PPU, Swissmoves, TPG**

Der Begriff Genehmigung soll durch Bewilligung ersetzt werden. **SSV, KSSD, SVSP<sup>5</sup>**

Es sollte eine Bewilligung eingeholt werden müssen, nicht nur eine Genehmigung. Mit der Bewilligung können auch Auflagen verknüpft werden, mit der Genehmigung nicht (vgl. Bemerkungen zu Frage 1). NW, SH, **ACVS, FOR, KpOW,**

ev. präzisieren, ob dies direkt mit Niederlassung / Wohnsitz in der Schweiz möglich ist oder erst nach einer gewissen Frist. Eine Frist würde ein Missbrauchspotential seitens der Zulassungsstelle verringern BE

(analog von Zulassung von «gebrauchten Neuwagen» aus dem Ausland zur Umgehung von CO2 Sanktionen).	
Die Kriterien für die Gesuchsbeurteilungen müssen noch konkretisiert werden.	UR, NW, SH, AR, AI, VS, NE, GE, ACVS, asa, KpOW
Die Kriterien für die Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen betreffend führerlose Fahrzeuge müssen durch ein vom Bund autorisiertes Kompetenzzentrum noch konkretisiert werden.	ZG
Das ASTRA muss die Beurteilungskriterien für die Gesuche in den zwingenden Bestimmungen für die Kantone konkretisieren.	VD
Auch die Genehmigung sollte durch diese zentrale Stelle erfolgen. Dadurch wird die einheitliche Umsetzung dieser Projekte sichergestellt.	ZG
Solche Gesuche sollten zentral beim ASTRA bearbeitet werden. Die kantonalen Zulassungsbehörden sollten aufgefordert werden, im Rahmen dieser Gesuche Informationen bereitzustellen, und nicht umgekehrt. Damit soll eine landesweit einheitliche Bearbeitung gewährleistet werden.	TI
Man beachte jedoch, dass bei den Kantonen möglicherweise andere Behörden für diese Genehmigungen zuständig sind.	VD
Den Kantonen muss genügend Zeit eingeräumt werden, um die Zuständigkeiten zu regeln. Allenfalls sind auch kantonale Gesetzesänderungen nötig, welche einige Zeit in Anspruch nehmen.	NW, SH, GR, KKPKS, KKJPD, ACVS, FOR, KpOW,
Absatz 1: Diese etwas umständlich formulierte Absatz könnte wie folgt vereinfacht werden: «Natürliche und juristische Personen mit Wohnsitz bzw. Sitz oder Niederlassung in der Schweiz können beim Zulassungskanton oder der zuständigen Armeebehörde ein Gesuch um Bewilligung des Einsatzgebiets für führerlose Fahrzeuge stellen»	SAAM, A-MAG
Absatz 2 «Das Gesuch kann mehrere Fahrzeuge des gleichen Typs betreffen» E contrario braucht es für unterschiedliche Fahrzeugtypen mehrere Gesuche? Welcher Zweck wird damit verfolgt? Der Bericht sollte sich dazu äussern.	SAAM, A-MAG
Absatz 3 lit. a: sollte besser zum Ausdruck bringen, dass nicht jede Einzelstrecke des Einsatzgebietes dokumentiert werden muss. Vorschlag: «Beschreibung des Einsatzgebietes und seiner Begrenzung, der wesentlichen Fahrstrecken und der besonders anspruchsvollen Stellen sowie der weiteren Gegebenheiten (Artikel 4 Absatz 4.)»	SAAM, A-MAG
Art. 39 Abs. 3 lit. a: Ersetzen des Worts «Fahrstrecken» mit «Einsatzgebiet» Mit Hinweis auf unsere einleitenden Ausführungen erachten wir es als zentral, dass hier nicht von «Fahrstrecken» die Rede ist. Um das Potential von autonomen Verkehren zu nutzen und sinnvolle Anwendungen zu ermöglichen, darf nicht davon ausgegangen werden, dass die Fahrzeuge wie beispielsweise im Linienverkehr auf fixen Strecken unterwegs sind. Schon bei einer einfachen Umleitung könnte es sonst schon zu Problemen kommen. Mit der aktuellen Formulierung bestünde das Risiko einer strengen Auslegung, wonach nur Verkehre auf fixen Strecken zugelassen werden, nicht aber solche in bestimmten abgegrenzten Gebieten. Der Begriff «Fahrstrecken» sollte unbedingt ersetzt werden, beispielsweise durch den Begriff «Einsatzgebiet».	Post, A-MAG
Art. 39, Abs. 3 Bst. a «Beschreibung des Einsatzbereichs, dessen Genehmigung beantragt wird, einschliesslich <del>seiner Fahrstrecken seines Einsatzgebiets</del> , seiner Begrenzungen sowie Angaben zu besonders anspruchsvollen Stellen und den zu erwartenden Gegebenheiten nach Artikel 4 Absatz 4.»	Post, A-MAG
Abs. 3 Bst. a: Kommt nur zur Anwendung, wenn die Kapazität des Automatisierungssystems nicht dem Einsatzbereich entspricht.	LOXO
Abs. 3 Bst. b: Die Gefahrenstellen für jede Strecke eines grossen ODD zu bezeichnen, ist praktisch unmöglich. Wir schlagen vor, die Gefahrenkategorien für die verschiedenen Streckenabschnitte zu verallgemeinern.	LOXO

Abs. 3 Bst. f: Das Auslassen der Klassen L und T sowie von Motorkarren gemäss VTS ist unter keinen Umständen gerechtfertigt. Diese Schweizer Fahrzeugklassen waren immer ein Vorteil für uns und das darf sich bei den automatisierten Fahrzeugen nicht ändern. Für diese Fahrzeugklassen verfügen wir über fachkundige technische Dienste, die gleichzeitig von der KBA in Deutschland akkreditierte Organe für die Reglementierung automatisierter Fahrzeuge, insbesondere UNECE 155-R157, sind – zum Beispiel das bereits bestehende kombinierte Angebot von CertX und FAKT.	LOXO
lit. b: Wer die schriftliche (?) Bestätigung des Herstellers unterschreibt, hat dieser selber zu entscheiden und kann in der Verordnung nicht rechtsgültig auf den Importeur als Stellvertreter des Herstellers beschränkt werden. Dieser Aspekt richtet sich nach dem Privatrecht. Vorschlag: «Beurteilung der Übereinstimmung des Einsatzgebietes mit dem bauartbedingten Einsatzbereich der Fahrzeuge; Darlegung der beurteilten Szenarien und Gefahrenstellen; Bestätigung der Eignung des Einsatzgebietes durch den Hersteller.»	SAAM, A-MAG
lit. c: Diese Angaben sollten sich bereits aus dem ODD und der Typengenehmigung für die Zulassung des Fahrzeugs ergeben.	SAAM, A-MAG
lit. d und e werden im Bericht nicht erläutert, was zu ergänzen wäre. Allenfalls bessere Formulierung suchen.	SAAM, A-MAG
lit. f: vgl. dazu die Ausführungen zu Art. 11.	SAAM, A-MAG
Absatz 3 Buchstabe f dieses Artikels verlangt explizit eine EU-Übereinstimmungsbescheinigung, mit der Konsequenz, dass nur Fahrzeuge mit EU-Typengenehmigung infrage kommen. Nach Meinung des TCS sollte die Bestimmung offener sein und auch Fahrzeuge mit aussereuropäischer Herkunft zulassen – zumindest bei batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen (energieeffizienter Antrieb ohne Schadstoff- und Treibhausgas-Emissionen bei der Nutzung). Ein Importeur muss sich bei solchen Fahrzeugen aus Gründen der (Produkt-)Haftung entsprechend versichern.	TCS
Mit Art. 39 Abs. 5 wird der beurteilenden Behörde das Recht eingeräumt, zusätzliche und ergänzende Angaben einzufordern. Der Regulator hatte hier sicher die Absicht, dass die Liste in Art 39 noch nicht abschliessend einzuschätzen sei. Jedoch öffnet er hier Tür und Tor, so dass ein förderaler Flickenteppich entsteht und Bewilligungsprozesse mit zusätzlichen (möglicherweise sogar willkürlichen und übertriebenen) Anforderungen belegt werden.	Post, A-MAG
Es wäre wünschenswert, dass solche zusätzlichen (lokalen) in der Verordnung nicht enthaltenen Anforderungen, generell nicht zulässig oder nur in Absprache oder unter Anhörung der ASTRA-Begleitgruppe und dessen Empfehlung (zu Ergänzen in Art. 39 analog Art.40 Abs. 6) aufgestellt werden dürften.	Post, A-MAG
Abs. 4 sollte gestrichen werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden neuen Fahrzeugtyp geprüft werden können.	NW, SH, ACVS, FOR, KpOW, SSV, KSSD, SVSP <sup>6</sup>
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) ZH, LU, SO, BS, BL, SG, TG, <b>DTC</b> , <b>Fussverkehr</b> , <b>SBV</b> , <b>CHO</b> , <b>MyBuxi</b> , <b>RZU</b>	
Absatz 1: Diese etwas umständlich formulierte Absatz könnte wie folgt vereinfacht werden: «Natürliche und juristische Personen mit Wohnsitz bzw. Sitz oder Niederlassung in der Schweiz können beim Zulassungskanton oder der zuständigen Armeebehörde ein Gesuch um Bewilligung des Einsatzgebietes für führerlose Fahrzeuge stellen»	DTC
Absatz 2 «Das Gesuch kann mehrere Fahrzeuge des gleichen Typs betreffen» E contrario braucht es für unterschiedliche Fahrzeugtypen mehrere Gesuche? Welcher Zweck wird damit verfolgt? Der Bericht sollte sich dazu äussern.	DTC
Absatz 3 lit. a: sollte besser zum Ausdruck bringen, dass nicht jede Einzelstrecke des Einsatzgebietes dokumentiert werden muss. Vorschlag: « <i>Beschreibung des Einsatzgebietes und seiner Begrenzung, der wesentlichen Fahrstrecken und der besonders anspruchsvollen Stellen sowie der weiteren Gegebenheiten (Artikel 4 Absatz 4.)</i> »	DTC
lit. b: Wer die schriftliche (?) Bestätigung des Herstellers unterschreibt, hat dieser selber zu entscheiden und kann in der Verordnung nicht rechtsgültig auf den Importeur als Stellvertreter des Herstellers beschränkt werden. Dieser Aspekt richtet sich nach dem Privatrecht.	DTC

Vorschlag: «Beurteilung der Übereinstimmung des Einsatzgebietes mit dem bauartbedingten Einsatzbereich der Fahrzeuge; Darlegung der beurteilten Szenarien und Gefahrenstellen; Bestätigung der Eignung des Einsatzgebietes durch den Hersteller.»	
lit. c: Diese Angaben sollten sich bereits aus dem ODD und der Typengenehmigung für die Zulassung des Fahrzeugs ergeben.	DTC
lit. d und e werden im Bericht nicht erläutert, was zu ergänzen wäre. Allenfalls bessere Formulierung suchen.	DTC
lit. f: vgl. dazu die Ausführungen zu Art. 11.	DTC
Es liegen ungenügende Informationen zu den Anforderungen an die Bewilligung eines Einsatzbereichs bzw. einer Strecke vor. Daher kann eine Einschätzung derzeit nicht vorgenommen werden.	SG
Allenfalls ist zu präzisieren, ob direkt mit Niederlassung / Wohnsitz in der Schweiz dies möglich ist oder erst nach einer gewissen Frist. Eine Frist würde ein Missbrauchspotential seitens der Zulassungsstelle verringern (analog von Zulassung von «gebrauchten Neuwagen» aus dem Ausland zur Umgehung von CO2 Sanktionen).	BS
Es sollte eine Bewilligung eingeholt werden müssen, nicht nur eine Genehmigung. Mit der Bewilligung können auch Auflagen verknüpft werden, mit der Genehmigung nicht.	ZH, BS, BL
Es sollte statt einer Genehmigung eine Bewilligung eingeholt werden müssen (vgl. Bemerkungen zu Frage 28).	TG
Den Kantonen muss genügend Zeit eingeräumt werden, um die Zuständigkeiten zu regeln. Allenfalls sind auch kantonale Gesetzesänderungen nötig, welche einige Zeit in Anspruch nehmen.	BS, BL
Den Kantonen fehlen die Ressourcen und Fachkenntnisse, um derartige Bewilligungen auszustellen. Zudem besteht das Risiko, dass sich eine uneinheitliche Bewilligungspraxis etabliert. Wir schlagen daher vor, diese Aufgabe einer Bundesbehörde zu übertragen.	LU
Wir bevorzugen eine Genehmigung durch den Bund, entweder als optionale Stelle oder generell. Wie oben erwähnt, sollte die Schweiz liberalere Regelungen als die EU ermöglichen, wenn sie innerhalb der Schweiz eingesetzt werden.	MyBuxi
Nach den Erläuterungen sind die Kantone frei, wie sie das Verfahren ausgestalten. Bei kantonsübergreifenden Gebieten oder Strecken könnte dies problematisch sein, falls die Kantone nicht dieselben Bedingungen oder Verfahren anwenden.	SG
Aus unserer Sicht ist es nicht zweckmässig, die Verantwortung für das Einreichen eines Gesuchs an den Fahrzeughalter zu delegieren. Wir empfehlen, dies analog der Regelung zum automatisierten Parkieren über den Hersteller zu regeln. Zum einen kennt der Hersteller den geeigneten Einsatzbereich seines Produkts am besten – zum anderen dürften die meisten Fahrzeughalter (auch wenn es sich um professionelle Betreiber von Fahrzeugflotten handelt) wohl bei der Erstellung des Gesuchs ohnehin auf umfangreiche Mithilfe des Herstellers angewiesen sein. Mit einer Regelung analog des automatisierten Parkierens ist gewährleistet, dass die Gesuche in hoher Qualität eingereicht werden und effizient beurteilt werden können. Dies begrenzt den – für die Kantone sehr hohen – Aufwand für die Bewältigung dieser neuen Aufgabe. Bezüglich Zuständigkeiten im Gesuchsverfahren siehe Frage 38.	SO
Der Fokus der Vorlage liegt hinsichtlich der für das Gesuch und die Zulassung zu berücksichtigenden Kriterien auf Sicherheits- und Technikaspekten. Dies sieht die RZU ebenfalls als wesentliche Grundvoraussetzung für die Einführung automatisierter Fahrsysteme an. Aus Sicht der RZU darf die Beurteilung bei der Genehmigung von Einsatzbereichen für das automatisierte Fahren jedoch nicht bei diesen Kriterien enden. Es sollte darüber hinaus die Vorgabe bestehen, <b>die raum- und verkehrsplanerischen Ziele und Folgen einer Zulassung des automatischen Systems in die Beurteilung miteinzubeziehen</b> . Die Formulierung in der Verordnung in Art. 40 Abs. 5, dass die zuständige Behörde zusätzliche Anordnungen festlegen kann, wenn in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern, verpflichtet aus Sicht der RZU zu wenig, raum- und verkehrsplanerische Ziele und Folgen zu berücksichtigen. Art. 39 und 40 ist entsprechend zu ergänzen. Begründung: In den bisherigen Arbeiten der RZU zum Thema (Forschungsprojekt «räumlich-differenzierte Auswirkungen des automatisierten Fahrens») wurde deutlich, dass die räumlichen Auswirkungen automatisierter Fahrzeuge teilweise mit erheblichen Risiken, aber auch mit Chancen für die politisch-planerischen Zielsetzungen verbunden sind. Aus Sicht der RZU ist es deshalb nötig, die Einführung automatisierter Fahrsysteme im Bewusstsein dieser Chancen und Risiken anzugehen und ihre technischen Möglichkeiten zur Erreichung der planerischen Zielsetzungen einzusetzen. Dies bedeutet, dass die Vorgaben und Regulierungen zu einem Einsatz im bestehenden Verkehrssystem führen sollten, der auf diese Zielsetzungen, beispielsweise die Innenentwicklung und das Netto-Null-Ziel, ausgerichtet ist.	RZU

Bei Fahrzeugen für den Personentransport muss nachgewiesen werden, dass diese Fahrzeuge den Ansprüchen der Hindernisfreiheit gerecht werden. Wir schlagen vor, dass unter Absatz 1 der Aufzählungspunkt g hinzugefügt wird: <i>g) Bei Fahrzeugen für den Personentransport ist ein Nachweis zur Erfüllung der Anforderungen an Transportdienstleistungen gemäss BehiG zu erbringen.</i>	Fussverkehr, SBV
Abs. 4 sollte gestrichen werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden Fahrzeugtyp gesondert geprüft werden können.	ZH, BS, BL
Wir beantragen, Abs. 4 ersatzlos zu streichen. Gerade bei neuen oder anderen Fahrzeugtypen müssen die Angaben gemäss Abs. 3 lit. a und lit. e gemacht werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden Fahrzeugtyp gesondert geprüft werden können.	TG
Schweiz finden wir gut. Wir finden, dass kein Jekami erlaubt ist und dass demokratische Strukturen diese genehmigen müssen. Es darf kein rein administrativer Vorgang sein. Immerhin wird systematisch die Bevölkerung gefährdet (ansonsten wäre es ja Autonomie-Level 5). Die Haftungssituation des Herstellers muss analog zu Eisenbahnunternehmen geregelt werden. Die Haftungsfähigkeit des Herstellers im Land ist nachzuweisen.	CHO
<b>Frage 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)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SH, AR, AI, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, <a href="#">economiesuisse</a> , <a href="#">asa</a> , <a href="#">KKJPD</a> , <a href="#">KKPKS</a> , <a href="#">auto-schweiz</a> , <a href="#">TCS</a> , <a href="#">VFAS</a> , <a href="#">FRS</a> , <a href="#">IG DHS</a> , <a href="#">L-Drive</a> , <a href="#">RoadCross</a> , <a href="#">SAAM</a> , <a href="#">VfV</a> , <a href="#">AMAG</a> , <a href="#">LOXO</a> , <a href="#">Mobility</a> , <a href="#">Swissmoves</a> , <a href="#">TPG</a>	
Damit automatisierte Fahrzeuge eingesetzt sowie Innovationen in diesem Bereich stattfinden können, müssen die Verwaltungsverfahren allerdings innert angemessener Frist abgewickelt werden.	Swissmoves
Diese Bestimmung könnte einfacher formuliert und der Titel besser auf den Inhalt («Zuständigkeit für Entscheid, Zustimmung und Anhörung weiterer Behörden») abgestimmt werden.	SAAM
Wir begrüßen diese Bestimmung. Allerdings stellen wir fest, dass grenzüberschreitende Projekte (etwa Schweiz–Frankreich) nicht erwähnt werden. Zu diesem Thema wäre eine Ergänzung angebracht.	TPG
Es wird zudem auf die Ausführungen bei der Frage 1 verwiesen.	AG
Die Ausgestaltung und Entwicklung von führerlosen Fahrzeugen sind äusserst dynamisch. Damit Kantone ihrer Bewilligungs- und Zulassungsrolle gerecht werden, bedarf dies Fachwissen und Kompetenzen, die aktuell nicht flächendeckend bei Kantonen vorhanden sind. Die Koordination mit anderen Kantonen oder dem ASTRA ist unabdingbar und zu entwickeln.	SH
Solche Gesuche sollten zentral beim ASTRA bearbeitet werden. Die kantonalen Zulassungsbehörden sollten aufgefordert werden, im Rahmen dieser Gesuche Informationen bereitzustellen, und nicht umgekehrt. Damit soll eine landesweit einheitliche Bearbeitung gewährleistet werden.	TI
Man beachte jedoch, dass bei den Kantonen möglicherweise andere Behörden für diese Genehmigungen zuständig sind.	VD
Die vorgeschlagenen Anforderungen an die gesuchstellenden Personen unter Abs. 4 sind nachvollziehbar und bieten genügend Spielraum, um auf die rasche Entwicklung Rücksicht zu nehmen.	SH
Absatz 1 Vorschlag: «Für die Gesuchsbehandlung und die Bewilligung des Einsatzgebiets ist der Zulassungskanton zuständig. Ist das Einsatzgebiet von Armeefahrzeugen auf bundeseigene Areale beschränkt, die vom VBS verwaltet werden, liegt die entsprechende Zuständigkeit bei der Zulassungsbehörde der Armee».	SAAM, AMAG
Im Bericht sollte darauf hingewiesen werden, dass insbesondere im Interesse der sozialen Akzeptanz auf kantonaler Ebene der Einbezug der betroffenen Gemeinden von grosser Bedeutung ist, da diese die Einstellung der Bevölkerung zu AV entscheidend mitprägen werden.	
Absatz 3: Lässt offen, ob es ein bundeseigenes Areal sein muss oder nicht. Zudem wird für den unbefangenen Leser nicht wirklich klar, was sich national bzw. international worauf erstrecken muss, und wer von den drei Behörden dann kumulativ oder alternativ anzuhören ist.	SAAM, AMAG
Es steht ausdrücklich «Linienverkehr». Es ist jedoch möglich, auch Bedarfsverkehr/On-Demand zu konzessionieren (vgl. Art. 6 lit. c der Verordnung über die Personenbeförderung, SR 745.11).	Post

Im vorliegenden Verordnungsentwurf sollte daher nicht eine Einschränkung nur auf den Linienverkehr erfolgen, sondern allgemeiner vom konzessionierten öffentlichen Personenverkehr gesprochen werden. Ausserdem ist bei On-Demand nicht die Linie, also Strecke massgebend, sondern das Bediengebiet (siehe oben allgemeiner Punkt). Art. 40 Abs. 3 sollte somit wie folgt lauten: «Erstreckt sich der Einsatzbereich auf Areale, die vom VBS verwaltet werden, auf Strecken <u>oder das Bediengebiet</u> des konzessionierten Linienverkehrs <u>öffentlichen Personenverkehrs gemäss dem Personenbeförderungsgesetz</u> , auf das Gebiet eines anderen Staates oder auf ein Zollanschlussgebiet nach Artikel 3 Absatz 3 des Zollgesetzes vom 18. März 2005 sind die Zulassungsbehörde der Armee beziehungsweise das BAV oder das BAZG anzuhören.»	
Absatz 4: lit. a: Wann ist ein führerloses «selbständig»?	Mobility, SAAM
Absatz 4: lit. b: Weshalb nur «massgebliche Strecke» und nicht «alle Strecken»	Mobility, SAAM
Art. 40, Abs. 4, Bst. b: «die Infrastruktur für <del>die</del> <u>das</u> massgebliche <del>Strecke</del> <u>Gebiet</u> den technischen Anforderungen für den Betrieb der führerlosen Fahrzeuge entspricht.	Post
Absatz 4: lit. c: Weshalb sollte eine bis auf Weiteres verhältnismässig kleine Anzahl von fFz. ein besonders zu regelndes Überlastungsrisiko darstellen?	Mobility, SAAM
Ergänzungsantrag: Abs. 4 Bst. c ist dahingehend zu ergänzen, dass ein Nachweis zu erbringen ist, dass die Operatoren im Störfall innert kurzer Frist die entstehenden Störungen für den übrigen Strassenverkehr mittels Intervention beheben können. (Begründung: Bisherige Versuche im öffentlichen Raum scheiterten in der Vergangenheit immer wieder an Fahrzeugen, die an stark befahrenen Orten den Dienst versagten.)	NW
Absatz 7: Wann ist eine Beurteilung umfassend und wann nicht?	Mobility, SAAM
Siehe Bemerkungen zu Artikel 13 betreffend den Vorschlag eines CCMA / CHS [Centre de Compétences national en Mobilité Autonome / Centre d'Homologation Suisse].	Swissmoves
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert) LU, ZG, SO, SG, TG, SP, SSV, KSSD, SVSP, DTC, Fussverkehr, Routiers, Pro Velo, SBV, VCS, Greenpeace, PPU, RZU, VBZ, CHO	
Diese Bestimmung könnte einfacher formuliert und der Titel besser auf den Inhalt («Zuständigkeit für Entscheid, Zustimmung und Anhörung weiterer Behörden») abgestimmt werden.	DTC
Den Kantonen fehlen die Ressourcen und Fachkenntnisse, um derartige Bewilligungen auszustellen. Zudem besteht das Risiko, dass sich eine uneinheitliche Bewilligungspraxis etabliert. Wir schlagen daher vor, diese Aufgabe einer Bundesbehörde zu übertragen.	LU
Siehe Bemerkung zu Art. 39. Für national aktive Services ist eine kantonale Bewilligung aufwändig, teuer und kann zu «Löchern» im Angebot führen.	MyBuxi
Soweit die Zustimmung eines anderen Kantons oder des ASTRA einzuholen ist (Abs. 2) wäre hilfreiche, wenn gleiche Regeln gelten würden bzw. das ASTRA einheitliche Vorgaben machen würde.	SG
Entsprechende Genehmigungen des Einsatzbereichs seien durch ein Kompetenzzentrum zu erteilen (vgl. Frage 37).	ZG
Die RZU erachtet es als angemessen, dass die Bewilligung von Einsatzgebieten für automatisiertes Fahren bei den Kantonen liegt. <b>Aus Sicht der RZU sollten jedoch Regionen und Gemeinden zwingend in die Bewilligungsverfahren aktiv eingebunden und ihre Anliegen berücksichtigt werden, unter anderem aufgrund der Auswirkungen des automatisierten Fahrens auf der kommunalen bzw. regionalen Ebene.</b> In diesen Verfahren sollte Ebenen übergreifend diskutiert werden, wie automatisierte Fahrsysteme vor Ort zielgerichtet eingesetzt und negative Auswirkungen vermieden werden können. Bei grösseren Städten ist eine Beteiligung am Bewilligungsprozess zwingend. Eine entsprechende Passage ist in Art. 40 aufzunehmen.	RZU
Es stellt sich die Frage, ob die Verantwortung für die Erteilung der entsprechenden Genehmigungen wirklich bei den Kantonen liegen kann. Zwar kennen die Kantone die betroffenen Strecken in der Regel am besten – das Beurteilen der Gesuche erfordert jedoch ein sehr grosses Fachwissen und dürfte in den meisten Fällen dazu führen, dass zusätzliche Fachspezialisten rekrutiert werden müssen. Gleichzeitig sind diverse Stellen anderer Kantone oder der Bundesverwaltung anzuhören. Es scheint somit zweckmässiger, dass die Federführung für die Beurteilung solcher Gesuche übergeordnet – bei einer Bundesbehörde – angesiedelt wird und die betroffenen Kantone im Rahmen des Verfahrens angehört werden und Auflagen für die Nutzung von Strecken auf ihrem Kantonsgebiet machen können.	SO

Siehe Antwort zu Frage 37. Es liegen ungenügende Informationen zu den Anforderungen vor. Auch wenn die gesuchstellende Person in der Nachweispflicht steht, dass die technischen Anforderungen der Strecke gewährleistet sind, muss die Bewilligungsbehörde dieselben technischen Kenntnisse haben, um eine Genehmigung zu erteilen. Ohne diese Rahmenbedingungen zu kennen, ist eine Einschätzung derzeit nicht möglich.	SG
In den Erläuterungen (S. 8 oben) ist genauer darzulegen, wie der Nachweis durch den Fahrzeughalter konkret zu erfolgen hat? Braucht es z.B. eine Anzahl Testfahrten?	SG
Sodann stellt sich die Frage, wie «nützliche Frist» (Abs. 1) in diesem Kontext definiert ist. Wie viel Zeit vor der Betriebsaufnahme muss die Bewilligung vorliegen bzw. eingereicht werden? Dies gilt speziell für Fahrten im öffentlichen Verkehr. Wie lange bleibt die Genehmigung gültig?	SG
Für eine Genehmigung eines Einsatzbereichs müssen genügend und ausreichend qualifizierte Operatorinnen und Operatoren vorgesehen sein. Wie wird «genügend» definiert? Gibt es ein Maximum an Fahrzeugen, das von einer Person noch überwacht werden darf?	SG
Wie werden das BAV bzw. die kantonalen Ämter für öffentlichen Verkehr einbezogen, falls es sich um ein Gesuch für ein «Massentransportmittel» (öV) handelt?	SG
Absatz 1 Vorschlag: «Für die Gesuchsbehandlung und die Bewilligung des Einsatzgebiets ist der Zulassungskanton zuständig. Ist das Einsatzgebiet von Armeefahrzeugen auf bundeseigene Areale beschränkt, die vom VBS verwaltet werden, liegt die entsprechende Zuständigkeit bei der Zulassungsbehörde der Armee».	DTC
Im Bericht sollte darauf hingewiesen werden, dass insbesondere im Interesse der sozialen Akzeptanz auf kantonaler Ebene der Einbezug der betroffenen Gemeinden von grosser Bedeutung ist, da diese die Einstellung der Bevölkerung zu AV entscheidend mitprägen werden.	
Absatz 3: Lässt offen, ob es ein bundeseigenes Areal sein muss oder nicht. Zudem wird für den unbefangenen Leser nicht wirklich klar, was sich national bzw. international worauf erstrecken muss, und wer von den drei Behörden dann kumulativ oder alternativ anzuhören ist.	DTC
Absatz 4: lit. a: Wann ist ein führerloses «selbständig»?	DTC
Absatz 4: lit. b: Weshalb nur «massgebliche Strecke» und nicht «alle Strecken»	DTC
Absatz 4: lit. c: Weshalb sollte eine bis auf Weiteres verhältnismässig kleine Anzahl von fFz. ein besonders zu regelndes Überlastungsrisiko darstellen?	DTC
Absatz 7: Wann ist eine Beurteilung umfassend und wann nicht?	DTC
Artikel 40 ist mit einem Absatz zu ergänzen, welche es der zuständigen Behörde erlaubt Gesuche abzulehnen die im Widerspruch zu geltendem Raumplanungsgesetz, zu Konzepten des Bundes und Sach- und Richtplänen der Kantone, sowie der kommunalen Planung stehen.	SSV
Absatz 4, Buchstabe c ist dahingehenden zu ergänzen, dass nebst der Überlastung des Verkehrs auch der Einsatz des / der Fahrzeuge nicht zu einer übermässigen Zunahme an Verkehr führt. Dies insbesondere durch Leerfahrten. Beispielsweise sollte der durchschnittliche Belegungsgrad nicht unter 1 fallen. Bestenfalls soll nachgewiesen werden, wie der Belegungsgrad möglichst optimiert werden kann.	SSV
Zu den bereits aufgelisteten Kriterien, soll zusätzlich die folgenden Bedingungen für eine Genehmigung erfüllt sein: <u>«Für die führerlosen Fahrzeuge ist die Benutzung des Trottoirs, der für den motorisierten Verkehr gesperrten Fussgängerflächen, sowie der Velowege nicht erlaubt.»</u>	SP, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU
Fussverkehr Schweiz fordert, dass nur Einsatzbereiche genehmigt werden dürfen, auf denen auch manuell betriebene Fahrzeuge verkehren dürfen. Das Befahren von Trottoirs, Fussgängerzonen und Fusswegen soll ausgeschlossen werden.	Fussverkehr, SBV
In Ergänzung zu Absatz 4c: <u>«die Sicherheit und Attraktivität der Fuss- und Veloweg dadurch nicht beeinträchtigt werden.»</u>	SP, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU
Grundsätzlich passen die Anforderungen. Es muss aber zusätzliche ein Notfallkonzept für Pannen und Unfälle verlangt werden.	Routiers
Grundsätzlich müssten alle betroffenen öffentlichen Akteure, Verkehrsverbände, Interessensvertretungen von behinderten Personen etc. angehört werden. Deshalb fordert Fussverkehr Schweiz, dass bei Gesuchen, die den öffentliche Strassenraum betreffen, immer auch eine öffentliche Anhörung geben soll.	Fussverkehr, SBV

Die Bestimmung ist <b>zwingend</b> mit dem Zustimmungserfordernis der betroffenen Gemeinden zu ergänzen. Diese ist in der Beurteilung der Voraussetzungen nach Art. 40 Abs. 4 lit. a-c namentlich dann beizuziehen, wenn es sich bei der zuständigen Behörde um eine kantonale Behörde handelt.	KSSD, SVSP, SSV, VBZ
Bei der Genehmigung der Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge handelt es sich nicht ausschliesslich um eine Frage der Fahrzeugzulassung, die nach Bundesrecht eine kantonale Aufgabe ist. Mit der Genehmigung eines solchen Einsatzbereichs wird zugleich ein Geschäftsmodell zugelassen, nämlich das kommerzielle Anbieten von taxiähnlichen Fahrdienstleistungen in führerlosen Fahrzeugen (folgend "Robotaxis").	KSSD, SVSP, SSV, VBZ
Dieses Geschäftsmodell wird aktuell von den Weltmarktführern des automatisierten Fahrens in den USA in ersten Städten realisiert. Auch andere globale Digital- und Autokonzerne entwickeln zum aktuellen Zeitpunkt Robotaxi-Systeme. Das Geschäftsmodell zielt aus kommerzieller Perspektive auf dichte Siedlungsgebiete, also Städte und deren Agglomerationen, und hat das Potenzial, den etablierten ÖV in verkehrspolitisch unerwünschter Weise zu schädigen. Die Problematik, die entsteht, wenn Städte in die Regulation dieser sie sehr stark betreffenden neuen Technologie nicht eingebunden sind, ist im U.S.-Bundesstaat Kalifornien offenkundig.	KSSD, SVSP, VBZ
Daher sind die Städte zwingend in das Verfahren zur Genehmigung der Einsatzbereiche für solche Fahrzeuge einzubinden. Die Bewilligungsvoraussetzungen sind durch die direkt betroffenen Städte zu beurteilen, etwa ob gemäss lit. c der jeweilige Ortsverkehr durch den Betrieb der führerlosen Fahrzeuge nicht behindert oder überlastet wird.	KSSD, SVSP, SSV, VBZ
Aus Perspektive des innerstädtischen ÖV ist anzunehmen, dass durch neue, taxiähnliche Geschäftsmodelle (Mobility on Demand) mit führerlosen Fahrzeugsystemen der Anspruch, Haltestelleninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs mitzubeneutzen, steigen wird. Dies soll und darf nicht zulasten des öffentlichen Linienverkehrs geschehen. Dieser darf an Haltestellen gemäss Strassensignalisationsverordnung nicht behindert werden. Ebenso ist darauf, dass eine Freigabe von weiteren Verkehrsflächen – namentlich Busspuren – ebenso zu einer Verringerung der Verkehrsleistung des ÖV führen kann. In der Regel stellt die Strasseneigentümerin die Haltestellen und ÖV-Verkehrsflächen bereit.	KSSD, SVSP, SSV, VBZ
Wir erkennen durchaus die Chancen der neuen Technologie, nämlich wenn Robotaxis als emissionsarme, flächeneffiziente und absolut verkehrssichere Fahrzeuge mit städteverträglichen Angebotskonzepten, z.B. On-Demand Ridepooling, konzipiert werden, die sinnvoll mit den grossen, im Fern- und Stadtzentrumverkehr weiterhin punkto Emissionen und Flächeneffizienz noch besser abschneidenden Fahrzeugen des heutigen ÖV kombiniert werden. Eine solche Entwicklung ist aber nicht selbstverständlich, sondern muss aktiv in jedem einzelnen Einsatzgebiet führerloser Fahrzeuge konzipiert und umgesetzt werden.	KSSD, SVSP, SSV, VBZ
Deshalb halten wir eine Zustimmungserfordernis für unverzichtbar. Dieses muss bereits in der Verordnung des Bundes und nicht erst im nachgelagerten kantonalen Recht vorgesehen werden. Nur durch ein im Bundesrecht verankertes Mitspracherecht des Strasseneigentümers bei der Genehmigung des Einsatzbereiches wird gewährleistet, dass die Kommunen ihr Interesse bezüglich des automatisierten Verkehrs miteinbringen und mit den Unternehmungen des öffentlichen Personenverkehrs abstimmen können.	KSSD, SVSP, SSV, VBZ
Es fehlen Rekursmöglichkeiten und klare Entschädigungsrichtlinien für betroffene Dritte.	CHO

**Frage 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)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)  
 ZH, BE, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, **economiesuisse, asa, KKJPD, KKPKS, auto-schweiz, TCS, VFAS, Post, FRS, Fussverkehr, IG DHS, Routiers, L-Drive, RoadCross, SAAM, SBV, VfV, AMAG, CHO, LOXO, Mobility, MyBuxi, Swissmoves, TPG, VBZ**

Die Kriterien für die Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen betreffend führerlose Fahrzeuge müssen durch ein vom Bund autorisiertes Kompetenzzentrum noch konkretisiert werden. Auch die Genehmigung sollte durch diese zentrale Stelle erfolgen. Dadurch wird die einheitliche Umsetzung dieser Projekte sichergestellt.

Entsprechende Genehmigungen des Einsatzbereichs seien durch ein Kompetenzzentrum zu erteilen

Der Entscheid ist zwingend auch der betroffenen Gemeinde zu eröffnen.

Terminologisch ist es etwas verwirrend, wenn sowohl für das Fahrzeug als auch für den Verkehrsrayon von «Einsatzbereich» gesprochen wird. Dieser Begriff sollte nur für den baubedingten Einsatzbereich verwendet, dagegen beim Verkehrsrayon von «Einsatzgebiet» gesprochen werden. Das würde das Verständnis vieler Bestimmungen erleichtern.	Post, SAAM, AMAG
Hier stellt sich die Frage, ob und wie die vom Einsatzgebiet betroffenen Gemeinden informiert werden. Ein Hinweis dazu im Bericht wäre hilfreich, da der Einbezug der Gemeinden wichtig ist.	Post, SAAM, AMAG
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) LU, UR, GL, SG, SSV, KSSD, SVSP, DTC	
Terminologisch ist es etwas verwirrend, wenn sowohl für das Fahrzeug als auch für den Verkehrsrayon von «Einsatzbereich» gesprochen wird. Dieser Begriff sollte nur für den baubedingten Einsatzbereich verwendet, dagegen beim Verkehrsrayon von «Einsatzgebiet» gesprochen werden. Das würde das Verständnis vieler Bestimmungen erleichtern.	DTC
Hier stellt sich die Frage, ob und wie die vom Einsatzgebiet betroffenen Gemeinden informiert werden. Ein Hinweis dazu im Bericht wäre hilfreich, da der Einbezug der Gemeinden wichtig ist.	DTC
Die detaillierten Anforderungen für eine Genehmigung sind derzeit nicht bekannt. Daher kann auch zu diesem Artikel kein Einverständnis gegeben werden.	SG
Der Entscheid ist zwingend auch der betroffenen Gemeinde zu eröffnen.	KSSD, SSV, SVSP
Ergänzung lit. b.: «der für die Zulassung zuständigen Behörde <u>sowie der Polizei</u> » Begründung: Die Polizei muss als «Vollzugsorgan Strasse» ebenfalls Kenntnis haben.	LU, UR, GL
<b>Frage 40: Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, SSV, economiesuisse, ACVS, asa, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, auto-schweiz, TCS, VFAS, BFU, Post, DTC, FRS, Fussverkehr, IG DHS, Routiers, L-Drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, SBV, VCS, VV, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi, PPU, Swissmoves, TPG, VBZ, CHO	
Es sollte eine zentrale Veröffentlichung geben, zumindest in einer Anfangsphase.	AG
Es muss eine nationale, einfach zugängliche Publikation geben.	MyBuxi
Die Lancierung eines koordinierten und zentralisierten Systems für genehmigte Einsatzbereiche wäre allerdings sinnvoll.	Swissmoves
Die Genehmigungen müssen veröffentlicht werden. Jedoch fehlt die Definition, was unter dem «amtlichen Publikationsorgan der Zulassungsbehörde» zu verstehen ist.	VD
Die vorgesehene Publikation von genehmigten Einsatzbereichen im Amtsblatt ist dem Regierungsrat jedoch zu realitätsfremd. Der Regierungsrat geht vielmehr davon aus, dass ein Einsatzbereich letztlich räumlich zu definieren ist, somit eher in Richtung Geobasisdatensatz geht.	AR
Wir begrüßen die Publikation der genehmigten Einsatzbereiche. Allerdings sind wir der Ansicht, dass hier auch die Möglichkeit der Einsprache gegeben sein soll.	Fussverkehr, SBV
Diese Bestimmung könnte klarer wie folgt formuliert werden: «Die Zulassungsbehörde veröffentlicht in ihrem amtlichen Publikationsorgan die bewilligten Einsatzgebiete für führerlose Fahrzeuge. Weitere Behörden, die einem Einsatzgebiet zugestimmt haben, veröffentlichen ihren Entscheid ebenfalls in ihrem amtlichen Publikationsorgan.»	Post, DTC, SAAM, AMAG, VBZ
Damit werden allfällig passiv Betroffene ungenügend informiert. Es muss eine Pflicht geben, mögliche betroffene Dritte vorgängig zu informieren.	CHO
Siehe Bemerkungen zu Artikel 13 betreffend den Vorschlag eines CCMA / CHS [Centre de Compétences national en Mobilité Autonome / Centre d'Homologation Suisse].	Swissmoves
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) BE, SG	
Die detaillierten Anforderungen für eine Genehmigung sind derzeit nicht bekannt. Daher kann auch zu diesem Artikel kein Einverständnis gegeben werden.	SG

Es sollte nur eine zentrale Veröffentlichung geben und nicht auf allen Stufen (Bund oder Kanton), zumindest in einer Anfangsphase. Die Bewilligungen sollen zudem auch nach Ablauf einsehbar sein. (z.B. für Bedenken, die nach Ablauf gemeldet werden). Es soll in der Kompetenz der Kantone liegen, ob und in welchem Rahmen eine Publikation erfolgt.

BE

### Frage 41: Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, [SP](#), [SSV](#), [economiesuisse](#), [asa](#), [KKJPD](#), [KKPKS](#), [KSSD](#), [SVSP](#), [auto-schweiz](#), [TCS](#), [VFAS](#), [Post](#), [DTC](#), [FRS](#), [Fussverkehr](#), [IG DHS](#), [Routiers](#), [L-Drive](#), [Pro Velo](#), [RoadCross](#), [SAAM](#), [SBV](#), [VCS](#), [VfV](#), [AMAG](#), [Greenpeace](#), [LOXO](#), [Mobility](#), [PPU](#), [Swissmoves](#), [TPG](#)

Die Aufsichtsfunktion ist eine neue Rolle der Kantone und ist zu entwickeln. Zuständigkeiten sind festzulegen und Kompetenzen aufzubauen. Eine institutionalisierte Koordination zwischen Kantonen und Bund ist unabdingbar.

SH

Statt von «Genehmigung» sollte einheitlich überall von «Bewilligung» gesprochen werden, wie etwa in Art. 45. Die Verwendung von zwei unterschiedlichen Begriffen erschwert das Verständnis.

[Post](#), [DTC](#), [SAAM](#), [A-MAG](#)

Bei Anwendungen, die in mehreren Kantonen aktiv sind, muss der Bund die zuständige Behörde sein.

[MyBuxi](#)

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

[CHO](#)

Es ist nicht nachvollziehbar, wie das ASTRA und Kantone die Aufsicht wahrnehmen können und wie sie diese sicherstellen. Es braucht aufgrund des grossen Drucks der Automobil- und Techindustrie hier zusätzlich eine Aufsicht über die Aufsicht.

[CHO](#)

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

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

LU, NW, ZG, FR, SH, AR, AI, GR, TG, TI, VD, VS, GE, JU, [SP](#), [SSV](#), [ACVS](#), [asa](#), [KKPKS](#), [KKJPD](#), [KSSD](#), [SVSP](#), [auto-schweiz](#), [TCS](#), [BFU](#), [FRS](#), [Fussverkehr](#), [IG DHS](#), [Pro Velo](#), [RoadCross](#), [SBV](#), [VCS](#), [SVV](#), [VfV](#), [AMAG](#), [FOR](#), [Greenpeace](#), [KpOW](#), [MyBuxi](#), [PPU](#), [TPG](#)

Wir sind grundsätzlich mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden, zumal sie auf der Verletzung von formulierten Pflichten basieren und damit wie im erläuternden Bericht ausgeführt, die Anwendung der Geschäftsherrenhaftung nach Art. 11 StGB und der Vertreterhaftung nach Art. 29 StGB ermöglichen, wenn die Straftaten im unternehmerischen Umfeld begangen werden, was häufig der Fall sein dürfte.

LU

Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der SVG Strafbestimmungen möglich ist. Z. B. 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? Die Konkurrenz zu den Straftatbeständen des SVG sollte (zumindest in den Erläuterungen) ausgeführt werden.

LU, NW, SH, GR, TG, [ACVS](#), [KKPKS](#), [KKJPD](#), [KSSD](#), [SSV](#), [SVSP](#), [KpOW](#), [FOR](#)

Ausserdem erscheint fraglich, ob die vorsätzlichen Handlungen gemäss Art. 44 Abs. 1 und Abs. 2 als Übertretungen angemessen bestraft werden, oder ob diese nicht als Vergehen ausgestaltet werden sollten (analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG).

LU, NW, SH, GR, TG, [ACVS](#), [KKPKS](#), [KKJPD](#), [KSSD](#), [SSV](#), [SVSP](#), [KpOW](#), [FOR](#)

Es fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund eines fehlerhaften Automatisierungssystems zu Personenschäden kommt. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche autonome Fahrzeuge entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, scheint notwendig. Der Hinweis im erläuternden Bericht auf Art. 11 StGB dürfte nicht genügen. Es muss daher eine Unternehmensstrafnorm auf Stufe Gesetz geschaffen werden.

LU, NW, SH, GR, TG, [FOR](#), [ACVS](#), [KKPKS](#), [KKJPD](#), [KSSD](#), [SSV](#), [SVSP](#), [KpOW](#)

<p>Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.</p>	<p>LU, ZG, SH, AR, AI, VD, VS, GE, JU, NW, SH, GR, TG, <b>asa</b>, <b>ACVS</b>, <b>KKPKS</b>, <b>KKJPD</b>, <b>KSSD</b>, <b>SSV</b>, <b>SVSP</b>, <b>FOR</b>, KpOW</p>
<p>Im Bericht wird nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert.</p>	<p>NW, SH, GR, TG, <b>ACVS</b>, <b>KKPKS</b>, <b>KKJPD</b>, <b>KSSD</b>, <b>SSV</b>, <b>SVSP</b>, KpOW, <b>FOR</b></p>
<p>Bezüglich die Manipulation von Automatisierungssystemen oder Cyberangriffe ist zu erwähnen, dass Art. 143bis StGB zwar einen Straftatbestand vorsieht, dieser jedoch keinen Bezug zur Gefahr der Verkehrsteilnehmer herstellt. U.E. wäre im SVG ein Spezialstrafatbestand zu schaffen.</p>	<p>NW, SH, GR, TG, <b>ACVS</b>, <b>KKPKS</b>, <b>KKJPD</b>, KpOW, <b>FOR</b></p>
<p>Art. 44 Abs. 1 Bst. c nAFV ist interpretationsbedürftig formuliert. Art. 9 nAFV umfasst mehrere Pflichten und nicht nur die ausdrücklich in der Strafbestimmung erwähnte Pflicht, die Person, welcher ein Fahrzeug mit einem Automatisierungssystem überlassen wird, über das Vorhandensein eines solchen Systems zu informieren. Es stellt sich daher die Frage, ob gestützt auf den Verweis auf Art. 9 nAFV die weiteren Pflichten ebenfalls strafbewährt sein sollen oder nicht.</p>	<p>LU</p>
<p>Die Formulierung zum Strafbestand in Art. 44 Abs. c. («über das Vorhandensein nicht informiert»), erachten wir als sinnvoller, als die Formulierung in Artikel 9, wo auch auf das Überlassen der Gebrauchsanweisung hingewiesen wird.</p>	<p><b>SVV</b></p>
<p>So erscheint Art. 44 Abs. 2 lit. j AFV mit Blick auf das Gefahrenpotential als unangemessen. Das Strafmass sollte mit Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen. Aus dem gleichen Grund erachten wir Art. 44 Abs. 1 lit. b und g, Abs. 2 lit. b, e, f und i AFV hinsichtlich des Strafmasses als unangemessen.</p>	<p>TG</p>
<p>Der Teilsatz "oder unter Alkoholeinfluss stehen" in der Strafbestimmung in Absatz 2 Bst. j ist in dieser Form überflüssig. Denn fahrunfähig im Sinne von Art. 91 SVG ist auch, wer unter Alkoholeinfluss steht. Sollte für Operatorinnen und Operatoren ein totales Alkoholverbot (0.1 Promille) gelten, müsste dies explizit erwähnt werden.</p>	<p>LU</p>
<p>Nicht explizit erwähnt ist, dass Konstellationen wie zu befolgende Anordnungen von Ordnungskräften entweder speziell geregelt sind, indem eine Bereitschaft verlangt wird, solche Anordnungen befolgen zu können, oder vom Automatisierungssystem erkannt werden, wodurch dieses zur Übernahme der Fahrzeugbedienung auffordert.</p>	<p>LU</p>
<p>Ein Verweis auf die Produktesicherheitsgesetzgebung, die aktuell mit Blick auf die Anwendung von Systemen mit künstlicher Intelligenz (KI) überarbeitet wird, wäre hilfreich. Allenfalls müssten gewisse Regeln aus der Produktesicherheitsgesetzgebung, die die Hersteller, die Inverkehrbringer und die Verwender in die Pflicht nehmen, adaptiert oder sinngemäss übernommen werden.</p>	<p>GR, <b>FOR</b></p>
<p>Diese sehr lange Liste von detaillierten Straftatbeständen offenbart eine gewisse «Kriminalisierungstendenz» des automatisierten Fahrens, die einerseits unverhältnismässig erscheint und andererseits beim Publikum den Eindruck erweckt, dass AV per se gefährlich sind und man sich darauf besser nicht einlassen sollte. Es sollten für Fehlverhalten (ohne Unfallfolgen) nur dann als abstrakte Gefährdungsdelikte neue Straftatbestände geschaffen werden, wenn nachgewiesen ist, dass diese mit den bisherigen Strafbestimmungen des StGB und SVG nicht bereits abgedeckt sind. Dies wäre im Bericht entsprechend darzulegen.</p>	<p><b>Post</b>, <b>SAAM</b>, <b>AMAG</b>, <b>TPG</b></p>
<p>Dieser Katalog ist so nicht brauchbar. Es entsteht der Eindruck, als würde einfach willkürlich jeder mit einer Busse belegt, der irgendetwas falsch macht. Der Einzige, der kaum mit Busse zu rechnen hat, ist der Hersteller. Wir glauben auch, dass es bei Grobfahrlässigkeit bis Mutwilligkeit geben kann, wie sie Hersteller von autonomen Fahrzeugen schon anderswo gezeigt haben, eher Gefängnis angemessen wäre. Autonomes Fahren kann nur funktionieren, wenn primär der Hersteller in der Verantwortung ist. Alle anderen haben weder die Informationen noch den notwendigen Zugriff auf das Fahrzeug. Der ganze Katalog ist neu aufzubauen.</p>	<p><b>CHO</b></p>

Siehe Bemerkungen zu einigen Punkten in vorangegangenen Artikeln.	MyBuxi
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) ZH, BE, UR, SZ, OW, GL, SO, BS, BL, SG, AG, NE, FDP, <b>economiesuisse</b> , <b>AGVS</b> , <b>DTC</b> , <b>Routier</b> , <b>L-Drive</b> , <b>VFAS</b> , <b>LOXO</b> , <b>Mobility</b> , <b>Swissmoves</b>	
Aus Sicht der FDP sollten nur dann neue Straftatbestände geschaffen werden, wenn diese nicht bereits durch die bestehenden Strafbestimmungen des StGB und des SVG abgedeckt sind. Doppelspurigkeiten im Bereich der FDV erwecken den Eindruck einer „Kriminalisierung“ neuer Technologien. Eine solche Regelung entspricht nicht der bisherigen Haltung der Schweiz im Bereich AF, die mit realistischen Risikoabwägungen in den Pilotversuchen gute Rahmenbedingungen geboten hat.	FDP, DTC, Mobility
Eine Operatorin oder ein Operator, der mehrere Fahrzeuge aus der Ferne überwacht, kann [keine Massnahmen] auslösen, das muss das Automatisierungssystem übernehmen.	LOXO
Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.	ZH, OW, BS, SG, NE, UR, SZ, SO, BL, AG,
Kommt es mit einem Fahrzeug mit automatisiertem Fahren zu einem strafrechtlich relevanten Vorfall, so wird dessen Beurteilung ohne Beizug der Daten des Fahrmodusspeichers nicht möglich sein. Es ist daher zwingend, dass die Behörden diesen ohne Beizug der Hersteller im Einzelfall auslesen und auswerten können.	AG
Es erscheint fraglich, ob die vorsätzlichen Handlungen gemäss Art. 44 Abs. 1 und Abs. 2 als Übertretungen angemessen bestraft werden, oder ob diese nicht als Vergehen ausgestaltet werden sollten (analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG).	BE, ZH, UR, OW, BS, BL, SG, NE, AG
Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 Bst. g AFV).	ZH, OW, BS, BL, SG NE,
Ähnlich verhält es sich auch mit Art. 44 Abs. 1 Buchstabe b, Abs. 2 Buchstabe b, Buchstabe e und f, i und j.	OW, BS, BL, SG
Es sollte – wie bei anderen Straftatbeständen – zwischen fahrlässig und vorsätzlich begangenen Delikten unterschieden werden.	BE, GL, AG
Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der SVG Strafbestimmungen möglich ist. Z.B. 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? Die Konkurrenz zu den Straftatbeständen des SVG sollte (zumindest in den Erläuterungen) ausgeführt werden.	ZH, OW, BS; SG, BL, SO, AG, NE
Grundsätzlich sollten die «ordentlichen», im SVG festgelegten Strafbestimmungen gelten.	SO
Es fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund eines fehlerhaften Automatisierungssystems zu Personenschäden kommt. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche autonome Fahrzeuge entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, scheint notwendig. Der Hinweis im erläuternden Bericht auf Art. 11 StGB dürfte nicht genügen. Es muss daher eine Unternehmensstrafnorm auf Stufe Gesetz geschaffen werden.	ZH, UR, OW, BS, BL, NE, AG
Es gehören auch Fahrzeughalter und -betreiber bestraft, die Fahrzeuge nicht genügend warten, ungenügend ausgebildete Operatoren einsetzen, zu wenige Operatoren für zu viele Fahrzeuge einsetzen oder einen Betrieb zulassen, der den organisatorischen Anforderungen nicht genügt.	Routiers
Im Erläuterungsbericht steht zudem Folgendes: « <i>Inbesondere die Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen müssen sich gegebenenfalls auch strafbares Handeln der Operatorinnen oder Operatoren, aber auch der übrigen Angestellten anrechnen lassen.</i> » Aus unserer Sicht ist die strafrechtliche Verfolgung aus beweisrechtlichen Gründen sehr schwierig und wird wohl aufwendige Ermittlungen voraussetzen.	BS
Fraglich bzw. nicht realistisch ist wohl, dass die kantonale Strafverfolgungsbehörde gegen internationale Hersteller vorgeht – eine internationale Strafverfolgung scheint nicht umsetzbar.	BE
Im Bericht wird nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert.	ZH, OW, BS, BL, SG, NE
Bezüglich die Manipulation von Automatisierungssystemen oder Cyberangriffe ist zu erwähnen, dass Art. 143bis StGB zwar einen Straftatbestand vorsieht, dieser jedoch keinen Bezug zur Gefahr der Verkehrsteilnehmer herstellt. U.E. wäre im SVG ein Spezialstrafatbestand zu schaffen.	ZH, OW, SG NE
Gewisse Sachverhalte können vielleicht nicht wirklich geprüft werden (Beispiel: Art. 44 Abs. 1 Bst. e:	Swissmoves

Art. 44 Abs.1 b: schützt Unwissenheit vor Strafe? Unabhängig, ob eine Person es weiss oder nicht, sollte in diesem Fall eine Busse möglich sein.	BE
In Art. 44 Abs. 1 lit. c fehlt ein Straftatbestand bezüglich "zur Verfügung stellen der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung» Dies muss noch ergänzt werden, da diese Pflichtverletzung sonst nicht strafbar ist.	BS
L-drive Schweiz beantragt, Art. 44 Abs. 1 Bst. c wie folgt zu ergänzen: c. jemandem ein Fahrzeug mit Automatisierungssystem überlässt und diese Person nicht über das Vorhandensein des Automatisierungssystems informiert <u>und instruiert</u> (Art. 9)	L-Drive
L-drive Schweiz beantragt, Art. 44 Abs. 1 Bst. d Ziff. 1 wie folgt zu ergänzen: d. 1. die Vertragspartei nicht explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung des Automatisierungssystems und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklärt <u>und instruiert</u> (Art. 21 Abs. 1), oder	
Art. 44 Abs. 1 lit. c und d Ziff. 1 und 2 AFV sind aus unserer Sicht nicht verhältnismässig.	AGVS
Wir beantragen die Streichung von Art 44, Abs 1, Bst d	VFAS, es
Art. 44 Abs. 1 lit. f und g: Hier stellt sich generell die Frage, wie dies in der Praxis kontrolliert werden soll.	BS
Art. 44 Abs 1 h: wo liegt die Problematik, dass Personen / Tiere sich beim Parkvorgang im Fahrzeug befinden?	BE
Art. 44 Abs. 1 Bst. h: Bei aktuellen Parkierungsassistentsystemen (Automatisierungsstufe 2) kann man während des Manövers im Fahrzeug bleiben. Das dürfte hier nicht anders gehandhabt werden, da keinerlei Automatisierungsstufe angegeben ist und Stufe 3 oder höher grundsätzlich alle Bedingungen von Stufe 2 einschliessen sollte.	Swissmoves
Art. 44 Abs. 2 Bst. h: LOXO ist ein automatisiertes Fahrzeug mit audiovisueller Schnittstelle, über die Dritte durch das Öffnen einer Box Waren entgegennehmen können. In diesem Fall darf die Kommunikation der Dritten mit der Schnittstelle nicht von einer Operatorin oder einem Operator in Empfang genommen werden. Dies kann das Fahrzeug selber handhaben.	Swissmoves
Art. 44 Abs. 1 Bst. i: Gemäss diesem Artikel steht der Fahrzeugbetrieb unter der Aufsicht einer Operatorin oder eines Operators. Dies impliziert eine Eins-zu-eins-Beaufsichtigung, was allerdings den Entwicklungen im Bereich automatisierte Fahrzeugflotten entgegensteht. Tatsächlich ist geplant, dass ein Operationszentrum eine Flotte mit mehreren Fahrzeugen überwacht. Die Operatorinnen und Operatoren werden hinzugezogen, sobald ein Fahrzeug eine manuelle Fahrmassnahme fordert.	Swissmoves
Weiter wird ein Operator gemäss Art 44 Abs. 2 Buchstabe i. und j. bessergestellt als ein Lenker, obschon er die gleichen Voraussetzungen erfüllen sollte wie der Lenker.	BS, BL
Art. 44 Abs. 2 Bst. j: «alors qu'ils» (Plural) [in der französischen Fassung]	Swissmoves

### Frage: 43: Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, **SP**, **economiesuisse**, **ACVS**, **asa**, **KKJPD**, **KKPKS**, **AGVS**, **auto-schweiz**, **Post**, **DTC**, **FRS**, **IG DHS**, **Routiers**, **L-Drive**, **Pro Velo**, **RoadCross**, **SAAM**, **TCS**, **VFAS**, **VCS**, **VfV**, **AMAG**, **FOR**, **Greenpeace**, **KpOW**, **LOXO**, **Mobility**, **PPU**, **RZU**, **Swissmoves**, **TPG**, **VBZ**, **CHO**

Die Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA muss gut aufgebaut werden, da dies ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung ist.

UR, SZ, NW, ZG, SO, SH, AR, GR, VS, NE, JU, **asa**

Bei der Begleitgruppe sollten neben den Vertretern der Zulassungsbehörden, der Polizei, der Behörden für Bau, Raumplanung und der Umwelt auch die Branche des öffentlichen Verkehrs, Blindenorganisationen, die Städte, Fussverkehr Organisationen und Umweltorganisationen im Verkehrsbereich – wie der VCS – angehören und entsprechend explizit in Absatz 2 genannt werden.

**SP**, **Pro Velo**, **VCS**, **Greenpeace**, **PPU**

**Änderungsantrag:** «Absatz 2 Das ASTRA bildet eine Begleitgruppe, die die Kantone bei der Beurteilung der beantragten Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge und des beantragten Betriebs von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren unterstützt. Der Begleitgruppe gehören Vertreter der Zulassungsbehörden, der Polizei, der Behörden für Bau, Raumplanung und Umwelt,

<u>der Branche des öffentlichen Verkehrs, der Blindenorganisationen, der Städte, von Fussverkehr Organisationen, von Umweltorganisationen im Verkehrsbereich, sowie weitere Beteiligte an.»</u>	
Eine Beteiligung der Vollzugsorgane wird begrüsst	NW, BL, SH, ACVS, KpOW, FOR
Von Vorteil wäre, wenn die Begleitgruppe auch für die Unterstützung von Umsetzungsfragen auf Fachebene (Vollzugsorgane) beigezogen werden könnte	TG
Auf Kantonebene müssen die Strassenverkehrsämter (StVA), Tiefbauämter, die Polizei sowie die Raumplanung Stakeholder sein.	NE
Der Kanton Bern möchte in dieser Begleitgruppen unbedingt vertreten sein.	BE
Vertreter der Wirtschaft sollten ebenfalls einbezogen werden.	VFAS, es
Absatz 1: Siehe die Ausführungen zu Art. 11 oben.	Post, DTC, SAAM, AMAG
Absatz 1.) Reicht es nicht, dass die Zertifikate ungültig werden können? Braucht es wirklich noch eine zusätzliche zeitliche Begrenzung?	VfV
Die Präzisierung in Art. 45 Abs. 2 wird begrüsst.	LU, UR
Zu Abs. 2: Aufgrund der Tatsache, dass das heutige Verkehrssystem um eine neue Technologie mit neuen Nutzungsmöglichkeiten und damit wahrscheinlich neuen Verkehrsangeboten erweitert wird, erachtet es die RZU als sinnvoll, dass sich alle Verantwortlichen zu den gemachten Erfahrungen austauschen und diese schnellstmöglich in ihrer Praxis berücksichtigen können.	RZU
<sup>2</sup> <i>Das Astra bildet eine Begleitgruppe, die die Kantone <u>und die betroffene Gemeinde</u> bei der Beurteilung der beantragten Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge ...</i>	VBZ
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) SSV, KSSD, SVSP, Fussverkehr, SBV	
<sup>2</sup> <i>Das Astra bildet eine Begleitgruppe, die die Kantone <u>und die betroffene Gemeinde</u> bei der Beurteilung der beantragten Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge ...</i>	KSSD, SSV, SVSP
Es ist wichtig anzumerken, dass in einer solchen Begleitgruppen auch Verbände von anderen Verkehrsmittel und Behindertenorganisationen vertreten sein sollen.	Fussverkehr, SBV
<b>Frage 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<sup>bis</sup>)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU, SP, economiesuisse, ACVS, asa, KKJPD, KKPks, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, VFAS, BFU, Post, DTC, FRS, IG DHS, Routiers, L-Drive, ParkingSwiss, Pro Velo, RoadCross, SAAM, Suva, Swissdrive, VCS, SVV, VfV, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, Mobility, PPU	
Es stellt sich die Frage, woraus hervorgeht, für welche Fahrzeugtypen die entsprechende Parkierungsfläche zugelassen ist.	ZH, OW, NW, BL, SH, SG TG, NE, ACVS, FOR, KpOW
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.	ZH, OW, NW, BL, SH, SG TG, NE, ACVS, FOR, KpOW,
Mit Blick auf die bereits bestehende Vielzahl an Verkehrsschildern stellt sich die Frage, ob dieses Signal wirklich notwendig ist. Die selbstfahrenden Fahrzeuge müssen ja mindestens gleich sicher sein, wie ein herkömmliches Fahrzeug.	TG
Die angedachte Signalisation dürfte mit zunehmenden selbstparkierenden Fahrzeugen um weitere Signale ausgebaut werden müssen, um beispielsweise auf Mischverkehr aufmerksam zu machen.	BE
Es gelten jedoch die Ausführungen zu Frage 28.	TI

Es sollte jedoch neu bewertet werden, ob es notwendig ist, der Schweiz diese spezifische Beschilderung vorzuschreiben, wenn sie extensiv und kostspielig verwendet wird - bevor die EU über eine gleichwertige Beschilderung verfügt. Denn es erscheint wichtig, eine gewisse Einheitlichkeit der Beschilderung mit der EU zu gewährleisten - und daher diese Beschilderung eventuell rechtzeitig zu überarbeiten.	economiesuisse, FRS
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) BS, VS, TCS, Fussverkehr, CHO, TPG, Siwssmoves	
Es stellt sich die Frage, woraus hervorgeht, für welche Fahrzeugtypen die entsprechende Parkierungsfläche zugelassen ist.	BS
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).	BS
Aus unserer Sicht stellt das vorgeschlagene Signal keine Abbildung des automatisierten Fahrens dar und kann mit einer Induktions-Ladestation verwechselt werden. Es ist unserer Meinung nach nicht intuitiv.	VS
Diese Bestimmung ist einschränkend, da gemäss erläuterndem Bericht für jedes Fahrzeug mit einem Automatisierungssystem zum Parkieren geprüft werden muss, ob Letzteres mit der Parkierungsfläche kompatibel ist. Das bedeutet, dass für jeden Fahrzeugtyp eine Entscheidung über die Angemessenheit hinsichtlich einer bestimmten Parkierungsfläche erforderlich wird. Allerdings sollte jedes Fahrzeug mit einem Valet-Parking-System auf jeder beliebigen Parkierungsfläche parkieren können.	TPG
Wir sehen keinen Bedarf für ein Extra-Hinweisschild, da wir keinen Nutzen in eigenen Parkierungsanlagen für automatisierte Fahrzeuge sehen. Bestimmte Gruppen von Verkehrsteilnehmenden (wie z.B. Kinder) sind nicht in der Lage, solche Hinweissignale richtig und rechtzeitig zu interpretieren.	Fussverkehr
Angesichts der technischen und operativen Komplexität dieser Verordnung begrüsst der TCS die Tatsache, dass das ASTRA eine enge Abstimmung mit den zuständigen Behörden – vor allem den Zulassungsbehörden und der Polizei – vorsieht. Der TCS ist der Meinung, dass die zuständigen Behörden für Bau, Raumplanung und Umwelt ebenfalls miteinbezogen werden sollten, wenn der Bundesrat die für das Parkieren vorgesehenen Bestimmungen beibehalten will. In der aktuellen Situation ohne europaweite Vorschriften steht der TCS der Notwendigkeit, das Parkieren automatisierter Fahrzeuge schon jetzt so detailliert zu regeln, sehr skeptisch gegenüber.	TCS
Es fehlt ein Signet für das Fahrzeug selbst und Hinweise auf ein aktives System. Auch Strecken auf denen autonome Fahrzeuge unterwegs sein dürfen, sollten speziell gekennzeichnet werden.	CHO
Siehe Bemerkungen betreffend das Automatisierungssystem zum Parkieren	Swissmoves
<b>Frage 45: Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) ZH, BE, UR, SZ, NW, FR, SO, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, SSV, economiesuisse, asa, KKPKS, KKJPD, KSSD, SVSP, AGVS, TCS, BFU, FRS, Fussverkehr, IG DHS, Routiers, L-Drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, SBV, Suva, VCS, VfV, AMAG, Greenpeace, MyBuxi, PPU, Swissmoves, TPG, VBZ	
Eine jährliche Prüfung erscheint vorerst angemessen, Prüfungsumfang beziehungsweise Prüfungsinhalt jedoch noch zu unbestimmt.	BE, AG
Künftig könnte es allenfalls möglich werden, die Konformität jährlich – durch periodisches Senden von spezifischen Fahrzeugdaten durch das Fahrzeug und somit ohne zwingendes Erscheinen beim Strassenverkehrsamt – zentral freizugeben? Somit könnten die periodischen Kontrollen im gleichen Intervall wie die heute geltenden Regeln erfolgen.	AG, BE
Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt wurden, soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden.	ZH, UR, SZ, NW, SO, SH, AR, AI, TG, VS, NE, GE, asa, VfV, Swissmoves
Wir weisen dennoch erneut darauf hin, dass aktuell in der Schweiz die Kontrolle von Automatisierungssystemen im Rahmen der periodischen / ausserordentlichen Prüfungen durch die Kantone	VD

weder vorgesehen noch organisiert ist. Dies ist vorgängig als Voraussetzung für die Ermittlung möglicher Unregelmässigkeiten beim Automatisierungssystem umzusetzen.	
Es muss genügend Kapazität für diese Kontrollen vorhanden sein, damit es nicht zu Verzögerungen kommt (viele Kantone haben einen grossen Rückstand); daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass diese Kontrollen an Private delegiert werden können.	FRS, es
Der Verordnungstext spricht von «jährlich», der Bericht dagegen von «mindestens einmal jährlich», was nicht dasselbe ist. Es bedürfte einer konkreten Begründung im Bericht, weshalb für normale Logistiktransporte eine jährliche Nachkontrolle verlangt wird. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass viele Strassenverkehrsämter bereits überlastet sind, Mühe haben die Fristen einzuhalten und die Delegation an Private nach Art. 17 ausgeschlossen werden soll.	SAAM, AMAG VBZ, Mobility
Da die Hersteller bereits über ein Management System mit regelmässigen Updates verfügen und eine entsprechende Zertifizierung aufrechterhalten müssen, fragt sich, ob eine jährliche Kontrolle wirklich angemessen und verhältnismässig ist.	Post
Eine enge Begleitung und Kontrolle macht Sinn, nicht zuletzt, um Vertrauen und Akzeptanz für führerlose Fahrzeuge zu fördern.	AGVS
Nach Art. 32 Abs. 2 sind Fahrzeughalterinnen und -halter verpflichtet, dass, bevor das Fahrzeug in den täglichen Betrieb genommen wird, eine erweiterte Funktionskontrolle ausgeführt wird. Des Weiteren muss sich der Operator und die Operatorin gemäss Art. 33 Abs. 1 Buchstabe b vor Inbetriebsetzung des führerlosen Fahrzeuges vergewissern, dass eine erweiterte Funktionskontrolle des Fahrzeuges nach Art. 32 Abs. 2 erfolgt ist. Ein jährlicher Prüfintervall ist unverhältnismässig und muss verlängert werden.	es
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert) LU, OW, GL, ZG, BL, BS, SG, ACVS, auto-schweiz, DTC, VFAS, SVV, FOR, KpOW, LOXO, CHO	
Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt werden konnten, soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden	OW, BS, BL. ACVS, FOR, KpOW
Das Intervall ist zu restriktiv. Eine Erhöhung auf 2 Jahre ist angemessener.	GL
Der Verordnungstext spricht von «jährlich», der Bericht dagegen von «mindestens einmal jährlich», was nicht dasselbe ist.	DTC
Die je Fahrzeughersteller sehr individuelle (EDV-)technische Lösung ist von den Zulassungsbehörden nicht zu bewältigen. Mit zunehmender Anzahl solcher Fahrzeuge bindet die geplante jährliche Prüfung zudem enorme Ressourcen. Es ist der Ansatz zu verfolgen, dass der Fahrzeughersteller verpflichtet wird, jährlich die definierten Angaben dem zentralen Fahrzeugregister (z.B. IVZ) zu liefern. Durch die geplante Massnahme der jährlichen Prüfung würde die Anschaffung eines solchen Fahrzeuges noch weniger interessant.	LU, ZG
Auch wenn gerade zu Beginn der Einführung eine regelmässige Überprüfung sinnvoll erscheint, so erscheint dieser Ansatz recht hart zu sein. Wir befürchten, dass damit der Einsatz dieser Fahrzeuge weniger Akzeptanz finden wird.	SVV
Auf die Ausnahme der Delegation an privatrechtliche Betriebe für führerlose Fahrzeuge ist zu verzichten. Falls sie beibehalten werden soll, ist die Ausnahme der Delegation auch in Artikel 34a VTS aufzuführen.	LU, ZG
Zwar ist das Ansinnen jährlicher Prüfungen in einer Anfangsphase verständlich. Die hochtechnologisierten Fahrzeuge verfügen jedoch über Selbstdiagnosesysteme. Treten Störungen auf, ist ein Fahrzeug nicht mehr weiter zu verwenden, bis die Reparatur abgeschlossen ist, was die Sicherheit gewährleisten würde. Die Einführung einer Periodizität von einem Jahr würde den Prüfaufwand für die Kantone massiv erhöhen.	SG
Nach Art. 32 Abs. 2 sind Fahrzeughalterinnen und -halter verpflichtet, dass, bevor das Fahrzeug in den täglichen Betrieb genommen wird, eine erweiterte Funktionskontrolle ausgeführt wird. Des Weiteren muss sich der Operator die Operatorin gemäss Art. 33 Abs. 1 Buchstabe b vor Inbetriebsetzung des führerlosen Fahrzeuges vergewissern, dass eine erweiterte Funktionskontrolle des Fahrzeuges nach Art. 32 Abs. 2 erfolgt ist. Ein jährlicher Prüfintervall ist unverhältnismässig und muss verlängert werden.	auto-schweiz, VFAS
Die Ziffer 5 ist ersatzlos zu streichen.	auto-schweiz
Es gibt keinen plausiblen Grund für kürzere, jährliche Prüfungsintervalle.	LOXO

Es bedürfte einer konkreten Begründung im Bericht, weshalb für normale Logistiktransporte eine jährliche Nachkontrolle verlangt wird. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass viele Strassenverkehrsämter bereits überlastet sind, Mühe haben die Fristen einzuhalten und die Delegation an Private nach Art. 17 ausgeschlossen werden soll. DTC

Bei grösseren notwendigen Updates ist eine sofortige Nachprüfung notwendig. Gerade im Umfeld erhöhter Cybersecurity-Threats würden wir mehr erwarten. Es muss auch klar sein, wie das ASTRA in kürzester Zeit durchziehen kann. CHO

**Frage 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)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)  
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, [SP](#), [SSV](#), [economiesuisse](#), [ACVS](#), [asa](#), [KKPKS](#), [KKJPD](#), [KSSD](#), [SVSP](#), [AGVS](#), [auto-schweiz](#), [BFU](#), [Post](#), [DTC](#), [FRS](#), [Fussverkehr](#), [IG DHS](#), [Routiers](#), [L-Drive](#), [Pro Velo](#), [RoadCross](#), [SAAM](#), [SBV](#), [TCS](#), [VFAS](#), [VCS](#), [SVV](#), [VfV](#), [AMAG](#), [FOR](#), [Greenpeace](#), [KpOW](#), [Mobility](#), [MyBuxi](#), [PPU](#), [TPG](#), [VBZ](#), [CHO](#)

Wir sind hier für eine jederzeit abschliessende Liste, die geführt und publiziert wird. CHO

Ein Fahrzeugausweis muss auch in digitaler Form möglich sein. MyBuxi

**Grundsätzliche Ablehnung** (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)  
SO, [Swissmoves](#)

Dies verkompliziert den Zulassungsprozess unnötig. SO

Es muss zwischen der Erteilung einer Fahrerlaubnis (Fahrzeugzulassung) und der Genehmigung von Einsatzbereichen (ODD) differenziert werden. Swissmoves

**Frage 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)?**

**Grundsätzliche Zustimmung** (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert)  
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, [SP](#), [SSV](#), [economiesuisse](#), [ACVS](#), [asa](#), [KKPKS](#), [KKJPD](#), [KSSD](#), [SVSP](#), [AGVS](#), [auto-schweiz](#), [BFU](#), [CP](#), [DTC](#), [FRS](#), [Fussverkehr](#), [IG DHS](#), [Routiers](#), [L-Drive](#), [Pro Velo](#), [RoadCross](#), [SAAM](#), [SBV](#), [Swissdrive](#), [TCS](#), [VFAS](#), [VfV](#), [AMAG](#), [FOR](#), [Greenpeace](#), [KpOW](#), [PPU](#), [Swissmoves](#), [TPG](#), [VBZ](#), [CHO](#)

Es wird zudem auf die Ausführungen zur Frage 1 verwiesen. AG

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. BL

Für BesitzerInnen altrechtlicher Kategorien sollte dies beim Führen von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen ebenso gelten. Mindestens ist eine erweiterte Instruktionspflicht der Hersteller, allenfalls mit Nachweis (Attest) vorzusehen, der die Kenntnisse für bestehende Lenkende nachweist. BE

Der überarbeitete Verkehrskundekurs, der wesentliche Teile der FAS zum Inhalt haben wird, muss neu vor der BTP absolviert werden

Ausbildungen sind nicht nur anzubieten, sondern müssen auch überprüft werden können. Folgerichtig ist die Ergänzung der Prüfung der Basistheorie. Man könnte sich allerdings auch fragen, ob dies nicht besser in den VKU-Unterricht gehört, welcher unter Umständen verlängert werden muss. Die VKU-Kenntnisse werden dann an der praktischen Prüfung kontrolliert. LU

Diese Regelung setzt voraus, dass die entsprechenden Kenntnisse den Bewerberinnen und Bewerbern zwingend vor der Theorieprüfung vermittelt werden müssen. Diese Wissensvermittlung sollte sinnvollerweise im Rahmen des Verkehrskundeunterrichts erfolgen. Entsprechend müsste dieser neu schon vor der Theorieprüfung stattfinden, was eine Anpassung von Art. 18 VZV nötig macht. ZH

Ausbildungen sind nicht nur anzubieten, sondern müssen auch überprüft werden können. Folgerichtig ist die Aufnahme in die Basistheorie.	UR
Im Grundsatz einverstanden, aber die Verantwortlichkeiten sollten (zumindest im Bericht) etwas konkreter erläutert werden.	DTC, SAAM, AMAG, VBZ
Der TCS findet die Anpassung der bestehenden Prüfungsregelungen der Fahrausbildung wichtig. Er wird dafür sorgen, dass die Theorieprüfung dadurch nicht zu komplex und zu teuer wird.	TCS
Wir fragen uns, ob dies auch auf berufsrelevante Führerausweise, insbesondere Kategorie D, zutrifft.	TPG
Gegeben, wie komplex das ist, ist es uns unklar, wie hier sinnvoller Prüfungsstoff aussehen soll. Wenn das funktionieren würde, müssten die Fahrzeugführerin/weniger wissen und nicht mehr.	CHO
Der letzte Punkt widerspricht dem psychologischen Wissensstand. Eine permanente Aufmerksamkeit (Daueraufmerksamkeit) ist nur für eine begrenzte Zeit möglich (ca. ½ bis 1 Stunde). Dies ist einer der Gründe, warum beim Fahren viele Dinge automatisiert durchgeführt werden und man sich oft nicht daran erinnert, was in den letzten gefahrenen Kilometern geschehen ist. Die bewusste Aufmerksamkeit stellt sich erst in kritischen Verkehrssituationen wieder ein. Vorschlag: das Wort «permanent» streichen.	VfV
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) GL, BS	
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.	BS
Da es sich um Spezialwissen handelt, ist eine Prüfung bei der Basistheorie unverhältnismässig und eine unnötige Erschwerung. Eine allgemeine Orientierung über solche Systeme im Theorieunterricht, sofern ein solcher besucht wird, ohne Prüfung, oder das Selbststudium des Fahrzeug-Manuals ist ausreichend.	GL
<b>Frage 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 1bis und 2)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, SSV, economiesuisse, ACVS, asa, KKJPD, KKPKS, KSSD, SVSP, AGVS, auto-schweiz, TCS, VFAS, BFU, Post, DTC, FRS, Fussverkehr, IG DHS, Routiers, L-Drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, SBV, Swissdrive, VCS, VfV, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, PPU, VBZ	
Zu beachten ist jedoch, dass nicht alle automatisierten Fahrzeuge über dieselben Systeme verfügen und dass es darum kompliziert werden könnte, diese im Fall eines Fahrzeugwechsels zu beherrschen. Das gilt auch für die Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten.	VD
Mit der gewählten Formulierung werden die erworbenen Kompetenzen sehr stark vom verwendeten Ausbildungsfahrzeug abhängen. Aus Sicht von Swissdrive ist eine Vereinheitlichung der Fahrausbildung in der Schweiz anzustreben. Die Anforderungen an ein Fahrzeug, welches an Führerprüfungen verwendet werden darf, sind entsprechend festzulegen.	Swissdrive
Die Abkürzung FAS wird in der VTS (Art. 83) anders verwendet (Fahrzeugalarmsysteme).	ZG
Der korrekte Umgang mit FAS erfordert von den angehenden Fahrzeuglenkenden zusätzliche Kompetenzen. Gleichzeitig bleiben die bisherigen Anforderungen weiter bestehen. Wir erwarten, dass die Ausbildung für alle Anforderungen zum sicheren Motorradfahren angepasst wird und nicht auf Kosten der Sicherheit, am bisherigen Umfang festgehalten wird.	SP, Pro Velo, VCS, Greenpeace, PPU
Die Bestrebungen, dass Fahrzeuglenkende zu jederzeit das von ihnen geführte Fahrzeug und deren Technik beherrschen müssen wird begrüßt. Das darf aber nicht dazu führen, dass bei Prüfungsfahrten nur noch Fahrzeuge mit der neusten Technik verwendet werden müssen, weil dies im Alltag dann nicht mehr zutrifft.	UR
Die Fahrschülerin oder der Fahrschüler muss nicht zwingend die Sprache der Expertin oder des Experten sprechen, also wird es in bestimmten Fällen schwierig werden, Erläuterungen zu und die	NE

Aktivierung von FAS zu fordern. Ungleichbehandlung von Bewerberinnen und Bewerbern, die die Sprache der Expertin oder des Experten sprechen, den anderen gegenüber. Verlangt man von der Bewerberin oder dem Bewerber, die FAS zu kennen und anwenden zu können, führt dies zu einer Ungleichbehandlung der Bewerberinnen und Bewerber, die ohne das System antreten. Dies muss in den Verkehrskundekurs sowie in die Fragen der Theorieprüfung einfließen.	
Für BesitzerInnen altrechtlicher Kategorien sollte dies beim Führen von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen ebenso gelten. Mindestens ist eine erweiterte Instruktionspflicht der Hersteller, allenfalls mit Nachweis (Attest) vorzusehen, der die Kenntnisse für bestehende Lenkende nachweist.	BE
Zweifellos wird diese Bestimmung zu mehr Fahrstunden führen.	TCS
Es könnte noch in Erwägung gezogen werden, dass für Führerprüfungen nur noch Fahrzeuge zugelassen werden, welche definierte FAS aufweisen? Dadurch ergäbe sich ein einheitliches Prüfungsniveau. Ansonsten würden die erworbenen Kompetenzen sehr stark nach dem verwendeten Ausbildungsfahrzeug differenziert.	AMAG
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) GL, CHO, <a href="#">Swissmoves</a>	
An der Fahrprüfung soll wie bis anhin nur das allgemeine Handling ohne FAS geprüft werden. Die FAS sind von Fahrzeug zu Fahrzeug unterschiedlich. Eine Einweisung durch den Fahrzeugverkäufer oder eine Selbsteinweisung ist ausreichend	GL
Wurde FAS zwingend vorgeschrieben und die notwendige Schulung vergessen?	CHO
Die FAS sind fahrzeugspezifisch. Die Ausbildung kann deshalb nicht alle Systeme, die in Zukunft entwickelt werden, abdecken. Hingegen muss die Erläuterung der allgemeinen Funktionsweise sowie der diesbezüglichen Pflichten der fahrzeugführenden Person Teil der Fahrausbildung sein.	<a href="#">Swissmoves</a>
<b>Frage 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 1bis, 2 und 3)?</b>	
<b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, <a href="#">SP</a> , <a href="#">SSV</a> , <a href="#">economiesuisse</a> , <a href="#">ACVS</a> , <a href="#">asa</a> , <a href="#">KKPKS</a> , <a href="#">KKJPD</a> , <a href="#">KSSD</a> , <a href="#">SVSP</a> , <a href="#">AGVS</a> , <a href="#">auto-schweiz</a> , <a href="#">TCS</a> , <a href="#">VFAS</a> , <a href="#">BFU</a> , <a href="#">Post</a> , <a href="#">DTC</a> , <a href="#">FRS</a> , <a href="#">Fussverkehr</a> , <a href="#">IG DHS</a> , <a href="#">Routiers</a> , <a href="#">Pro Velo</a> , <a href="#">SAAM</a> , <a href="#">SBV</a> , <a href="#">Swissdrive</a> , <a href="#">VCS</a> , <a href="#">VfV</a> , <a href="#">AMAG</a> , <a href="#">FOR</a> , <a href="#">Greenpeace</a> , <a href="#">KpOW</a> , <a href="#">Mobility</a> , <a href="#">PPU</a> , <a href="#">TPG</a> , <a href="#">VBZ</a>	
Der Begriff FAS wird bereits für Fahrzeugalarmsysteme verwendet (siehe Art. 83 VTS).	LU
Zu beachten ist jedoch, dass nicht alle automatisierten Fahrzeuge über dieselben Systeme verfügen und dass es darum kompliziert werden könnte, diese im Fall eines Fahrzeugwechsels zu beherrschen. Das gilt auch für die Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten.	VD
Wirkweise A • Verkehrszeichenerkennung und Spurverlassenswarner ergänzen.	<a href="#">BFU</a> , <a href="#">VfV</a>
Wirkweise B • Bei Wirkweise B in Klammer «kontinuierlich unterstützend, <i>unmittelbarer Einfluss auf die Fahrzeugsteuerung</i> ) ergänzen. • Ausweich- und Notbremssystem gehören zur Wirkweise C. Diese Systeme bei Wirkweise B streichen und der Wirkweise C zuordnen.	
Wirkweise C Bei Wirkweise C «temporär eingreifend <i>in unfallgeneigten Situationen</i> » ergänzen	
Der korrekte Umgang mit FAS erfordert von den angehenden Fahrzeuglenkenden zusätzliche Kompetenzen. Gleichzeitig bleiben die bisherigen Anforderungen weiter bestehen. Wir erwarten, dass die Ausbildung für alle Anforderungen zum sicheren Motorradfahren angepasst wird und nicht auf Kosten der Sicherheit, am bisherigen Umfang festgehalten wird.	<a href="#">SP</a> , <a href="#">Pro Velo</a> , <a href="#">VCS</a> , <a href="#">Greenpeace</a> , <a href="#">PPU</a>

<p>Die Fahrschülerin oder der Fahrschüler muss nicht zwingend die Sprache der Expertin oder des Experten sprechen, also wird es in bestimmten Fällen schwierig werden, Erläuterungen zu und die Aktivierung von FAS zu fordern. Ungleichbehandlung von Bewerberinnen und Bewerbern, die die Sprache der Expertin oder des Experten sprechen, den anderen gegenüber.</p> <p>Wenn von der Bewerberin oder vom Bewerber ein Manöver wie etwa das Parkieren mit FAS verlangt wird, ist bei fehlender Zeit nicht klar, ob sie oder er dasselbe Manöver ohne FAS beherrscht. Eine Ungleichbehandlung der Bewerberinnen und Bewerber zeigt sich sowohl mit als auch ohne das Fahrerassistenzsystem.</p> <p>Dies muss in den Verkehrskundekurs sowie in die Fragen der Theorieprüfung einfließen.</p>	NE
<p>Für BesitzerInnen altrechtlicher Kategorien sollte dies beim Führen von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen ebenso gelten. Mindestens ist eine erweiterte Instruktionspflicht der Hersteller, allenfalls mit Nachweis vorzusehen, der die Kenntnisse für bestehende Lenkende nachweist.</p>	BE
<p>Mit der gewählten Formulierung werden die erworbenen Kompetenzen sehr stark vom verwendeten Ausbildungsfahrzeug abhängen. Aus Sicht von Swissdrive ist eine Vereinheitlichung der Fahrausbildung in der Schweiz anzustreben. Die Anforderungen an ein Fahrzeug, welches an Führerprüfungen verwendet werden darf, sind entsprechend festzulegen.</p>	Swissdrive
<p>Wir fragen uns, ob dies auch auf berufsrelevante Führerausweise, insbesondere Kategorie D, zutrifft.</p>	TPG
<p>Zweifellos wird diese Bestimmung zu mehr Fahrstunden führen.</p>	TCS
<p><b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)                  GL, L-Drive, RoadCross, CHO, Swissmoves</p>	
<p>An der Fahrprüfung soll wie bis anhin nur das allgemeine Handling ohne FAS geprüft werden. Die FAS sind von Fahrzeug zu Fahrzeug unterschiedlich. Eine Einweisung durch den Fahrzeugverkäufer oder eine Selbsteinweisung ist ausreichend</p>	GL
<p>Es müsste ein bestimmtes Datum definiert werden, ab wann in allen praktischen Führerprüfungen die einzelnen FAS ein fixer Bestandteil sein müssen.</p> <p>Prüfungsfahrzeuge der Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 müssen ab 2026 zwingend mit FAS ausgerüstet sein.</p> <p>Zudem muss der Begriff «hochentwickelt» u.E. klar definiert werden resp. die Frage ist zu klären, wann ein FAS «hochentwickelt» ist und wann nicht.</p>	RoadCross, L-Drive
<p>Wurde FAS zwingend vorgeschrieben und die notwendige Schulung vergessen</p>	CHO
<p>Die FAS sind fahrzeugspezifisch. Die Ausbildung kann deshalb nicht alle Systeme, die in Zukunft entwickelt werden, abdecken. Hingegen muss die Erläuterung der allgemeinen Funktionsweise sowie der diesbezüglichen Pflichten der fahrzeugführenden Person Teil der Fahrausbildung sein.</p>	Swissmoves
<p><b>Frage 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 1bis und Unterabschnitt D Ziffer 1bis)?</b></p>	
<p><b>Grundsätzliche Zustimmung</b> (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)                  ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SP, SSV, economiesuisse, ACVS, asa, AGVS, KKJPD, KKPKS, KSSD, SVSP, auto-schweiz, TCS, VFAS, BFU, Post, DTC, FRS, Fussverkehr, IG DHS, Pro Velo, SAAM, SBV, Swissdrive, VCS, VfV, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, PPU, TPG</p>	
<p>Der Begriff FAS wird bereits für Fahrzeugalarmsysteme verwendet (siehe Art. 83 VTS).</p>	UR, LU
<p>Zu beachten ist jedoch, dass nicht alle automatisierten Fahrzeuge über dieselben Systeme verfügen und dass es darum kompliziert werden könnte, diese im Fall eines Fahrzeugwechsels zu beherrschen. Das gilt auch für die Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten.</p>	VD
<p>Die Bestrebungen, dass Fahrzeuglenkende zu jederzeit das von ihnen geführte Fahrzeug und deren Technik beherrschen müssen wird begrüßt. Das darf aber nicht dazu führen, dass bei Prüfungsfahrten nur noch Fahrzeuge mit der neusten Technik verwendet werden müssen, weil dies im Alltag dann nicht mehr zutrifft.</p>	UR

Mit der gewählten Formulierung werden die erworbenen Kompetenzen sehr stark vom verwendeten Ausbildungsfahrzeug abhängen. Aus Sicht von Swissdrive ist eine Vereinheitlichung der Fahrausbildung in der Schweiz anzustreben. Die Anforderungen an ein Fahrzeug, welches an Führerprüfungen verwendet werden darf, sind entsprechend festzulegen.	Swissdrive
Die Fahrschülerin oder der Fahrschüler muss nicht zwingend die Sprache der Expertin oder des Experten sprechen, also wird es in bestimmten Fällen schwierig werden, Erläuterungen zu und die Aktivierung von FAS zu fordern. Ungleichbehandlung von Bewerberinnen und Bewerbern, die die Sprache der Expertin oder des Experten sprechen, den anderen gegenüber. Verlangt man von der Bewerberin oder dem Bewerber, die FAS zu kennen und anwenden zu können, führt dies zu einer Ungleichbehandlung der Bewerberinnen und Bewerber, die ohne das System antreten. Dies muss in den Verkehrskundekurs sowie in die Fragen der Theorieprüfung einfließen.	NE
Für BesitzerInnen altrechtlicher Kategorien sollte dies beim Führen von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen ebenso gelten. Mindestens ist eine erweiterte Instruktionspflicht der Hersteller, allenfalls mit Nachweis (Attest) vorzusehen, der die Kenntnisse für bestehende Lenkende nachweist.	BE
Der TCS weist darauf hin, dass es sehr viele Fahrerinnen und Fahrer gibt, die keinerlei Affinität zu FAS haben und nicht einmal einen einfachen Tempomaten benützen wollen. Damit diesen Personen nicht die Fahrprüfung verweigert wird, empfiehlt der TCS, beispielsweise eine Eintragung auf dem Führerausweis in Erwägung/Betracht zu ziehen, die folgendermassen formuliert werden könnte: «Darf keine Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung führen» – wie etwa die Eintragung zu den Automatikgetrieben bis 31. Januar 2019. <u>Begründung:</u> Niemand ist gezwungen, FAS zu benützen, und es gibt Menschen, die solche Systeme schwer verstehen können und sie nicht verwenden wollen – ähnlich wie viele früher Mühe mit einem Schaltgetriebe hatten. Man muss davon ausgehen, dass fahrzeugführende Personen, die solche Systeme nicht benützen können oder wollen, grosse Schwierigkeiten mit der Nutzung hochentwickelter Systeme haben werden (zum Beispiel Staupilot bis 60 Kilometer pro Stunde; Autobahnpiлотen bis 130 Kilometer pro Stunde oder, in einer weiter entfernten Zukunft, hochautomatisierte Systeme auf SAE-Level 4). Der TCS ist der Meinung, dass es falsch wäre, die Fahrprüfung für diese (mit der Technik weniger vertrauten) Personen unnötigerweise zu verkomplizieren oder sie ihnen in bestimmten Fällen komplett zu verweigern.	TCS
<b>Grundsätzliche Ablehnung</b> (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert) GL, L-Drive, RoadCross, CHO, Swissmoves	
An der Fahrprüfung soll wie bis anhin nur das allgemeine Handling ohne FAS geprüft werden. Die FAS sind von Fahrzeug zu Fahrzeug unterschiedlich. Eine Einweisung durch den Fahrzeugverkäufer oder eine Selbsteinweisung ist ausreichend	GL
Es müsste ein bestimmtes Datum definiert werden, ab wann in allen praktischen Führerprüfungen die einzelnen FAS ein fixer Bestandteil sein müssen. Prüfungsfahrzeuge der Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 müssen ab 2026 zwingend mit FAS ausgerüstet sein. Da sich die FAS zudem recht schnell weiterentwickeln und wahrscheinlich auch viele Änderungen erfahren, ist die explizite Nennung in einer Verordnung zu statisch. Wenn schon, dann wäre eine Weisung (oder neu eine Amtsverordnung) wohl angebracht. So wäre eine Anpassung an aktuelle Gegebenheiten/Entwicklungen einfacher und flexibler möglich. Solange ein FAS nicht normiert ist (Bezeichnung, Bedienung, Wirkung), kann und wird eine entsprechende Abfrage anlässlich einer praktischen Führerprüfung Missverständnisse und somit Unsicherheit erzeugen. Ein/e Verkehrsexpertin/Verkehrsexperte wird unmöglich all die unterschiedlichen Fahrzeuge mit ihren unterschiedlichen FAS kennen. Hier besteht massiver Klärungsbedarf.	L-Drive, RoadCross
Wurde FAS zwingend vorgeschrieben und die notwendige Schulung vergessen?	CHO
Die FAS sind fahrzeugspezifisch. Die Ausbildung kann deshalb nicht alle Systeme, die in Zukunft entwickelt werden, abdecken.	Swissmoves
Hingegen muss die Erläuterung der allgemeinen Funktionsweise sowie der diesbezüglichen Pflichten der fahrzeugführenden Person Teil der Fahrausbildung sein.	Swissmoves

**Anhang: Liste der Teilnehmenden und ihrer Abkürzungen**

<b>Abkürzung</b>	<b>Bezeichnung</b>
<b>Kantone</b>	
ZH	Kanton Zürich
BE	Kanton Bern
LU	Kanton Luzern
UR	Kanton Uri
SZ	Kanton Schwyz
OW	Kanton Obwalden
NW	Kanton Nidwalden
GL	Kanton Glarus
ZG	Kanton Zug
FR	Kanton Freiburg
SO	Kanton Solothurn
BS	Kanton Basel-Stadt
BL	Kanton Basel-Landschaft
SH	Kanton Schaffhausen
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
SG	Kanton St. Gallen
GR	Kanton Graubünden
AG	Kanton Aargau
TG	Kanton Thurgau
TI	Kanton Tessin
VD	Kanton Waadt
VS	Kanton Wallis
NE	Kanton Neuenburg
GE	Kanton Genf
JU	Kanton Jura
<b>In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien</b>	
FDP	FDP, Die Liberalen
Grüne	Grüne Partei Schweiz
SP	Sozialdemokratische Partei
SVP	Schweizerische Volkspartei
<b>Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete</b>	
ACS	Association des Communes Suisses
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete
SSV	Schweizerischer Städteverband
<b>Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft</b>	
	economiesuisse
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>Interkantonale Organisationen</b>	
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Lichtenstein
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
FKS	Feuerwehrkoordination Schweiz
KKJPD	Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren

<b>Abkürzung</b>	<b>Bezeichnung</b>
KKPKS	Konferenz der Kantonalen Polizeikommandantinnen und -kommandanten
KSSD	Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren
SVSP	Schweizerische Vereinigung Städtischer Polizeichefs
<b>Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität</b>	
AGVS	Auto Gewerbeverband Schweiz auto-schweiz
BFU	Beratungsstelle für Unfallverhütung
FRS	Strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs
Fussverkehr	Fussverkehr Schweiz
Routiers	Les Routiers Suisse L-Drive
Pro Velo	Pro Velo Schweiz RoadCross
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
TCS	Touring Club Schweiz
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VFAS	Verband Freier Autohandel
VfV	Vereinigung für Verkehrspsychologie
<b>Übrige Gesamtschweizerische Verbände</b>	
CP	Centre patronal
IG DHS	Interessensgemeinschaft Detailhandel Schweiz ParkingSwiss
SAAM	Swiss Association for Autonomus Mobility
SBV	Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband Swissdrive
<b>Versicherungswesen</b>	
NVB/NGF	Nationales Versicherungsbüro Schweiz/Nationaler Garantiefonds Schweiz Suva
SVV	Schweizerischer Versicherungsverband
<b>Weitere Organisationen</b>	
Post	Die Post
DTC	Dynamic Test Center AG
<b>Übrige</b>	
	AMAG
AXA	Axa Schweiz
CHO	Verein zur Förderung von Open Source Software und offenen Standards in der Schweiz – CH Open
FOR	Forensisches Institut Zürich Greenpeace
KpOW	Kantonspolizei Obwalden
LOXO	LOXO AG Mobility mybuxi AG
RZU	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung
Privatim	Konferenz der schweizerischen Datenschutzbeauftragten
PPU	Pusch Praktischer Umweltschutz
RWU	Regionalplanung Winterthur und Umgebung

<b>Abkürzung</b>	<b>Bezeichnung</b>
	Swissmoves
TPG	Transport public genevois
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
LB	Herr Beat Lehmann
StH	Herr Hansueli Stettler