



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Allgemeine Bemerkungen

Um die Chancen des automatisierten Fahrens zu nutzen und die Risiken zu minimieren, ist es unerlässlich, dass erste Erfahrungen gesammelt werden. Der Kanton Basel-Stadt unterstützt die Vorlage deshalb grundsätzlich.

Jedoch ist die Vorlage an manchen Stellen noch zu unpräzise und verlangt nach Begriffsbestimmungen. Überdies fehlt es an manchen Stellen an der praxisbezogenen Umsetzungsmöglichkeit (s. nachfolgend).

Aus unserer Perspektive liegt der wesentliche Fokus auf der tatsächlichen Möglichkeit Fahrdaten als Strafverfolgungsbehörde autonom und direkt sicherzustellen und auszuwerten, um eine intakte Strafverfolgung in einem angemessenen Zeitrahmen zu gewährleisten.

Wünschenswert wäre auch, wenn der Polizei eine Art Passepartout-Möglichkeit zukäme. So, dass sie ein nicht SVG adäquat fahrendes autonomes Fahrzeug von aussen her anhalten könnte.

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.

Der Kanton Basel-Stadt geht davon aus, dass die Verordnung «laufend» entsprechend der technischen Entwicklungen im In- und Ausland angepasst wird.

Allgemeine Bemerkung zum Datenschutz

Der Kanton Basel-Stadt regt an, dass die Aussage im erläuternden Bericht zur AFV, wonach es sich bei den im Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Ereignissen ausschliesslich um Sach- und nicht um Personendaten handle, korrigiert wird. Solange die Daten einem/einer bestimmbar(en) Fahrzeughalter/in oder Fahrzeugführer/in zugeordnet werden können, handelt es sich um Personendaten im Sinne von Art. 5 Bst. a DSG. 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 (vgl. Art. 25f Abs. 2 revSVG) zur Bewertung bestimmter persönlicher Aspekte der betroffenen Person – namentlich ihres Verhaltens (vgl. Art. 5 Bst. f DSG) – verwendet werden können.

Zur Verhaltenspflicht von Führern von autonomen Fahrzeugen (Art. 22 nAFV)

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 dem Verordnungstext von Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das indes nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut, kann vielmehr darauf geschlossen werden, dass es genügt, *wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird*. Die Pflichten des Lenkers müssen klarer umschrieben werden. Es muss klar sein, ob die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden muss oder nicht. Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich und es dürfte auch für die Fahrzeuglenkenden nicht klar sein.

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

Zum automatisierten Parkieren ohne Anwesenheit der fahrzeugführenden Person

Aus den Erläuterungen geht einerseits hervor, dass eine *«Typengenehmigung nur dann erteilt werden darf, wenn das Aktivieren des Automatisierungssystems zum Parkieren einzig auf behördlich genehmigten Parkierungsflächen möglich ist. Die Genehmigung der Parkierungsfläche mit der Beurteilung, ob sie für das automatisierte Parkieren geeignet ist, obliegt wiederum der nach kantonalem Recht zuständigen Behörde. Die Parkierungsfläche darf nur über gesonderte Zu- und Ausgänge erreichbar sein, aber auch den konventionellen Fahrzeugen zum Parkieren offenstehen»*.

Es ist uns 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.

Zur Strafbarkeit (Art. 44 nAFV)

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

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

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

Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht aussen vorgelassen werden. Auch dürfte es u.E. kaum genügen, diese Straftatbestände auch als Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstraftatbestände auszugestalten.

Zur Bewilligungspflicht (Art. 29 und 39 nAFV)

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

Zur Umsetzung und Inkraftsetzung (Art. 47 nAFV)

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

<p>Die neuen Aufgaben sind mit Mehrkosten verbunden. So müssen komplexe Parkierungssysteme überprüft und bewilligt werden, Fahrzeuge zugelassen und Fahrstrecken für führerlose autonome Fahrzeuge bewilligt werden. Sodann sind auch Gesuche für die Subventionierung von Projekten nach ÖStFV zu bearbeiten und die Projekte müssen von den Kantonen begleitet werden.</p> <p>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.</p> <p>Die vom UVEK angekündigte Begleitgruppe, welche die Umsetzung in den Kantonen unterstützen kann, ist aus polizeilicher Sicht zuzustimmen. Von Vorteil wäre, wenn diese auch für die Unterstützung von Umsetzungsfragen auf Fachebene beigezogen werden kann.</p>
--

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

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind lediglich unter Vorbehalt der Bemerkungen zu Frage 1 mit dem Gegenstand der Verordnung einverstanden.</p>		

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

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</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> <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. Dies sollte klarer definiert werden.</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> <p>Ausserdem sollte der Begriff «Operatorinnen und Operatoren» definiert werden.</p>		

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Gemäss Art. 3. Abs. 1 lit. g wird pro Forma ein Schutzmechanismus vom Hersteller verlangt. Wie dieser Schutzmechanismus auszusehen hat bleibt hingegen offen. Das bedeutet, dass ein Hersteller z.B. ein Mindestschutzmechanismus einbauen kann, damit diese Voraussetzung (pro forma) gemäss Verordnung erfüllt ist. Je nach Hersteller variieren die Schutzmechanismen und der eigentliche Sinn dieser Litera würde ins Leere laufen. Hier sollte von einem konkreten Mindeststandard ausgegangen werden. Entsprechend sollte diese Litera angepasst werden.

Art. 3 Abs. 2 lit. e AFV: Wie ist die Definition einer «ausreichenden Zeitreserve»? Wie soll solch eine ausreichende Zeitreserve gewährleistet werden? Siehe hierzu auch Kommentar zu Art. 22.

Redaktionelle Hinweise:

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

Zu Art. 3 Abs. 2 lit. e: Dieser Satz betreffend Zeitreserve für die Rückübernahme ist wichtig. Der vorgeschlagene Wortlaut ist ungenau. Bei der Zeitreserve handelt es sich streng genommen um die Reaktionszeit. Die Mindestreaktionszeit sollte in der Verordnung konkretisiert werden.

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 teil- respektive hochautomatisierte Fahrassistenzsysteme 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. Hier stellen sich noch Fragen zur konkreten Umsetzung in der Praxis.

Letztendlich muss gewährleistet werden, dass zur Überprüfbarkeit an die Systemdaten gelangt werden kann (Edition bzw. Herausgabepflichten).

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)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Art. 4 Abs. 4: Gemäss Erläuterungsbericht ist die Aufzählung abschliessend. Die Auflistung der meteorologischen Rahmenbedingungen in lit. a ist hingegen nicht ab-

	<p>schliessend 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.</p> <p>Art. 4 Abs. 4 lit. d: Neben den Markierungen sind auch die Signale explizit zu erwähnen.</p>
--	---

<p>6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>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)?</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <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> <p>Ergänzung Art. 6 lit. d: Auch Unfälle mit einem reinen Sachschaden können eine Gefährdung darstellen und sollen nicht in lit. c hineininterpretiert werden müssen.</p>		

<p>8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es fehlen klare Regelungen, wie lange der Fahrmodusspeicher Daten minimal aufbewahren muss, bzw. wie lange der Fahrmodusspeicher Daten maximal aufbewahren darf.</p> <p>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. Z.B. bei einem Zusammenstoss ist es essentiell, dass die genauen Zeiten in den betreffenden Fahrzeugen übereinstimmen.</p>		

--	--

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)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Gemäss Art. 8 Abs. 2 nAFV dürfen die von diesem System erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für ein Managementsystem nach Absatz 1 ungültig wird. 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.

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

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

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

In den Erläuterungen wird Folgendes erwähnt:

«Aber es soll von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren wollen, verlangt werden, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind.»

Hier stellt sich die Frage, wie eine Missachtung dieser Pflicht kontrolliert und allenfalls geahndet werden kann.

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Ob es richtig ist, vorläufig auf eine spezielle Aus- oder Weiterbildung für fahrzeugführende Personen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem zwecks schneller Markteinführung zu verzichten, ist fraglich und mit Risiken verbunden. Ob es genügt, von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren wollen, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind, wird sich weisen. Zumindest sollte diese Entwicklung im Sinne eines Monitorings mindestens für Operatorinnen und Operatoren beobachtet werden.</p> <p>Personen, die altrechtliche Kategorien haben und solche Fahrzeuge unter Anwendung der Assistenzsysteme führen wollen sollte allenfalls neue oder zusätzliche Prüfung o.ä. auslösen. Hier einzig auf die Instruktion der Hersteller zu vertrauen greift zu kurz.</p> <p>Detailfragen für die praktische Führerprüfung müssen geregelt werden.</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Nein: Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden und für die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art. 14 Abs. 1: Fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird.</p> <p>Alternativ könnte vorgeschrieben werden, dass das Fahrzeug selbst direkt eine entsprechende Mitteilung an das ASTRA und der nächstgelegenen Polizei machen muss; dies analog dem bereits «automatischen Notruf».</p> <p>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. Und diese wird nun gem. Art. 14 Abs. 2 ebenfalls dazu verpflichtet ebengenannten Vorfall dem ASTRA zu melden. Hier wird somit eine doppelte Meldung über den gleichen Vorfall erfolgen.</p> <p>Art. 14 Abs. 2: Die Meldefrist von zwei Wochen ist viel zu kurz angesetzt. Es sollen hier die gleichen Fristen angesetzt werden, wie bei nicht autonomen Fahrzeugen gem. Art. 5 Abs. 2 ISUV.</p> <p>Im Umkehrschluss wäre es sinnvoll und erstrebenswert, wenn das ASTRA den Kantonen bzw. den zuständigen Bewilligungs- und Strafverfolgungsbehörden entsprechende Vorfälle auch melden würde. Da zum Beispiel die Polizei nicht von allen Unfällen Kenntnis erhält. Mit solch einem beidseitigem Austausch könnte eine nationale Harmonisierung resp. Gleichbehandlung gegenüber allen Lenkern gewährleistet werden.</p>		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen. Der Kanton sollte vom ASTRA in diesen Prozess einbezogen werden.</p>		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art. 18 lit. b: "Nicht amtliche" ist zu streichen, somit können amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.</p> <p>Die relevanten Daten müssen einfach und unbürokratisch von der Polizei erhoben werden können.</p> <p>Es muss angestrebt werden, dass zur Datensicherung ein einheitliches Tool verwendet werden kann (Bsp. analog BOSCH CDR Kit). Alternativ sollen die Daten vom Hersteller in einer Verständlichen Art und Weise der Strafverfolgungsbehörde zur Verfügung gestellt werden müssen.</p>		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>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.</p>		

	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. Der Satzteil «sowie Daten aus dem Fahrmodusspeicher (Art. 25g Abs. 4 SVG)» müsste gelöscht werden. Falls als nötig erachtet, kann für die Datenbearbeitung durch die Zulassungsbehörden ein eigener Buchstabe vorgesehen werden; allerdings wird eine Wiederholung des Regelungsgehalts von Art. 25g Abs. 4 SVG in der AFV für nicht erforderlich erachtet.
--	---

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<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 dem Verordnungstext von Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das hingegen nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut, kann u.E. darauf geschlossen werden, dass es genügt, wenn sich der Fahrzeuglenker lediglich bereithält, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird. Die Pflichten des Lenkers sollen klar umschrieben werden. Muss die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden oder nicht. Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich und es dürfte auch für die Fahrzeuglenkenden nicht klar sein.</p>		

<p>Gemäss Art. 3, Abs. 2 lit e ist ein menschliches Eingreifen mit «ausreichender Zeitreserve» anzuzeigen. Mit dieser Formulierung sind wir einverstanden.</p> <p>Gemäss Art. 22 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 Steuers muss innerhalb von 1-2 Sekunden erfolgen.</p> <p>Eine so kurze Reaktionszeit entlastet die fahrende Person nur minimal und ist 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.</p>

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sehen einen Widerspruch zu den Ausführungen auf Seite 5 der Erläuterungen, wonach auf solchen Parkierungsflächen keine Fusshänger verkehren dürfen. Eine manuelle Entgegennahme des Fahrzeuges setzt ja voraus, dass der Lenker zuerst zum Fahrzeug (als Fussgänger) laufen muss.</p> <p>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.</p>		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es besteht ein Widerspruch zwischen dem Gesetz und der Verordnung zu 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.</p> <p>Sofern auf dieser abgegrenzten Parkfläche gar 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 gar nicht anwendbar. 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.</p>		

	Zu beachten ist, dass die Kantone genügend Zeit benötigen, um die zuständige Genehmigungsbehörde festzulegen und sich das Fachwissen anzueignen.
--	--

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: 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.		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Art. 29 Abs. 1: Anstatt den Begriff «Genehmigung» sollte der Begriff «Bewilligung» verwendet werden. Hierdurch wird es der Bewilligungsbehörde ermöglicht, nötigenfalls zusätzliche Sicherheitsauflagen an die Bewilligung zu knüpfen.		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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?

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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 o.ä. erfolgen.

Zudem wäre zu prüfen ob selbstfahrende Fahrzeuge nicht mit speziellen Kontrollschildern versehen werden sollten.

Zentral ist, dass die Daten vor Ort abrufbar sind.

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.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Reaktionszeit des Operators muss definiert werden.

Wir gehen davon aus, dass eine Operatorin oder ein Operator mehr als ein Fahrzeug überwachen kann. Die Aufgaben gemäss Abs. 2 lit c bis h sind deshalb nicht in jedem Fall unmittelbar möglich, sondern dürfen auch mit einer gewissen Reaktionszeit (30-60 Sekunden?) erfolgen.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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.

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)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Art. 35 Abs. 2 AFV:

Wie kann dieser Soll - Zustand (Nüchtern) von der Kantonspolizei überprüft werden, wenn der Operator z.B. in einem anderen Kanton verweilt? Erst bei einer Auffälligkeit respektive bei einem Ereignis könnte die Behörde aktiv werden. Bis der zuständige Operateur gefunden und ein Rechtshilfegesuch erlassen wurde und die dortige Polizei ausgerückt wäre, sind vermutlich schon wichtige Stunden vergangen.

Wieso wird nur Alkohol explizit genannt? Es sollte einfach von Fahrfähigkeit ausgegangen werden.

Die Strafbarkeit gemäss Art. 44 lit. j nAFV sieht in jedem Fall nur eine Übertretung vor. Hier sollte mehr differenziert werden. Auch Fragen, ob es zu einem Führerausweisenzug führen kann, sollten noch mal aufgenommen werden.

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)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es sollte eine Bewilligung eingeholt werden müssen, nicht nur eine Genehmigung. Mit der Bewilligung können auch Auflagen verknüpft werden, mit der Genehmigung nicht.</p> <p>Abs. 4 sollte gestrichen werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden Fahrzeugtyp gesondert geprüft werden können.</p> <p>Den Kantonen muss genügend Zeit eingeräumt werden, um die Zuständigkeiten zu regeln. Allenfalls sind auch Gesetzesänderungen nötig, welche einige Zeit in Anspruch nehmen.</p> <p>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).</p>		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aus unserer Sicht fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaften Automatisierungssystem zu Personenschäden kommt. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden. Der Hinweis im erläuternden Bericht auf Art. 11 StGB dürfte nicht genügen. Zudem weist der erläuternde Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. Erläuterungen S. 42, Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche autonome Fahrzeuge entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, scheint notwendig. Im Erläuterungsbereich steht zudem Folgendes:
«Insbesondere die Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen müssen sich gegebenenfalls auch strafbares Handeln der Operatorinnen oder Operatoren, aber auch der übrigen Angestellten anrechnen lassen.»
Aus unserer Sicht ist die strafrechtliche Verfolgung aus beweisrechtlichen Gründen sehr schwierig und wird wohl aufwendige Ermittlungen voraussetzen.

In Art. 44 nAFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich bei allen um blossе Übertretungen, welche mit maximal Franken 10'000 Busse bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind trotzdem keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotential der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des autonomen Fahrens u.E. zu wenig Rechnungen und ist nicht adäquat.

Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g nAFV). Ähnlich verhält es sich u.a. auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j. Im Bericht wird – soweit ersichtlich – wird ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht aussen vorgelassen werden. Auch dürften diese Straftatbestände keineswegs als – Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstrafatbestände – ausgestaltet werden.

Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der Strafbestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes möglich ist. Wenn beispielsweise das Fahrzeug trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt, stellt sich die Frage, ob nun lediglich der Übertretungstatbestand gemäss AFV zur Anwendung gelangt oder auch Strafen gemäss Art. 90 SVG z.B. wegen Nichtbeherrschen des Fahrzeugs.

Weiter wird ein Operator gem. Art 44 Abs. 2 lit i. und j. bessergestellt als ein Lenker obschon er die gleichen Voraussetzungen erfüllten sollte wie der Lenker.

Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.

Weiter fehlt in Art. 44 Abs. 1 lit. c ein Straftatbestand bezüglich "zur Verfügung stellen der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung» Dies muss noch ergänzt werden, da diese Pflichtverletzung sonst nicht strafbar ist.

Art. 44 Abs. 1 lit. f und g: Hier stellt sich generell die Frage, wie dies in der Praxis kontrolliert werden soll.

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es stellt sich die Frage, woraus hervorgeht, für welche Fahrzeugtypen die entsprechende Parkierungsfläche zugelassen ist.

Es ist zu prüfen, ob zusätzlich ein Verbotssignal für Fussgänger und nicht zugelassene Fahrzeugführer notwendig ist. Gemäss Gesetz und Verordnung ist auf automatisierten Parkierungsflächen kein Mischverkehr zugelassen (die Erläuterungen stehen diesbezüglich im Widerspruch zum Gesetzes- und Verordnungstext).

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt werden konnten, soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden.

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag: