



Bundesamt für Strassen
3003 Bern

per E-Mail:
V-FA@astra.admin.ch

Bern, 17. April 2024

1 | 3

Vernehmlassung zur Anpassung der Signalisationsverordnung und der Strassenverkehrskontrollverordnung zur Umsetzung der Standesinitiative 17.304 ("Sicherere Strassen jetzt!")

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG bedankt sich für die Möglichkeit, zur im
Betreff erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können.

Wir lehnen sämtliche Vorschläge zur Anpassung der SSV und SKV integral ab und beantragen die Nichtumsetzung der Vorlage.

Unserer Beurteilung nach stellen die Ausführungsbestimmungen ein absolut untaugliches
Mittel dar, um ein bereits verwirklichtes bzw. sich kurzum verwirklichendes Ziel zu erreichen.
Die hierfür dauerhaft geplanten Massnahmen sind deshalb überflüssig, unnützlich und
unverhältnismässig und würden nur einen sehr hohen, unter keinem Titel zu rechtfertigenden
Bürokratieaufwand bewirken.

1. Verkehrssicherheit ist gewährleistet

Gegen das Kernanliegen der Vorlage – Verbesserung der Verkehrssicherheit – ist
selbstverständlich nichts einzuwenden, aber da die technischen Anforderungen an schwere
Motorwagen seit vielen Jahren aufgrund zwingender Vorschriften des EU- und CH-Rechts
weiterentwickelt werden und insbesondere das Ausrüstungs-Obligatorium für
Assistenzsysteme ein längst etablierter und anerkannter Grundpfeiler der Rechtsetzung
geworden ist, gerät die Vorlage zu nichts als einer leeren Hülse, die ohne jede Wirkung auf
die Erhöhung der Verkehrssicherheit im alpenquerenden Strassengüterverkehr bleiben wird.
Wir erachten daher ein Festhalten an der Umsetzung auf Verordnungsstufe als Zwängerei,
die einzig mit einer äusserst fragwürdigen und daher abzulehnenden Verschleuderung von
Steuergeldern einhergehen würde.

2. Verzicht auf unwirksame Verkehrsleitmassnahmen

Hinsichtlich der Argumente gegen die Vorlage verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom
1. September 2020 (Vernehmlassung SVG). An allen darin aufgeführten Punkten halten wir
fest.

Zu den nunmehr vorgelegten Ausführungsbestimmungen möchten wir noch das Folgende ergänzen:

- Mit dem simplen Aufstellen einer neuen Signaltafel wäre die Umsetzung noch längst nicht bewerkstelligt, denn eine Signalisation muss dem Verkehrsteilnehmer unmissverständlich aufzeigen, was er zu tun hat bzw. wozu er berechtigt/nicht berechtigt ist. Vorliegend wäre dies einem Chauffeur jedoch nicht möglich, weil das Signal die erforderlichen Assistenzsysteme nicht ausdrücklich und abschliessend bezeichnet. Abgesehen davon und vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die allermeisten Fahrzeuge bereits heute mit einer Vielzahl von Assistenzsystemen ausgerüstet sind, könnten Chauffeure nur wenige oder gar keine Kenntnisse vom Vorhandensein/Nichtvorhandensein der in ihrem Fahrzeug verbauten Assistenzsysteme haben, was zwangsläufig zu Unklarheiten und Unsicherheiten führt, und zwar nicht nur bei den betroffenen Fahrzeuglenkern, sondern genauso bei den zuständigen Kontrollorganen.
- Ebenso ist die vorgesehene fünfjährige Übergangsfrist mittels Signalisation nicht umsetzbar. Wie sollen Chauffeure, namentlich das ausländische Fahrpersonal (die EU kennt keine auch nur annähernd vergleichbare Regulierung), allein aufgrund einer Signaltafel unkompliziert in Erfahrung bringen und in Erinnerung behalten, zu welchem Zeitpunkt genau das aktuell eingesetzte Fahrzeug nicht mehr auf den Transitachsen verkehren darf? Wir erkennen in der Vorlage wohl deshalb keinerlei Lösungsansätze, weil es keine gibt.
- Auch den in Art. 29a Abs. 2 E-SSV aufgeführten Ausnahmekatalog erachten wir als praxisuntauglich: In der konkreten Verkehrssituation vor Ort und allein aufgrund der Signaltafel Ziff. 2.48.1 Anhang 2 E-SSV ist es für den Fahrzeuglenker nicht möglich zu erfassen, ob eine Ausnahme greift oder nicht. Entsprechend bleibt er im Ungewissen, ob das, was er tut, richtig oder falsch ist. Die möglichen Konsequenzen wären in beiden Fällen absurd: Unnötigerweise getätigte Umfahrungsverkehre über hunderte von Kilometern (z. B. via Brenner-Pass oder Mont Blanc-Tunnel statt über Gotthardachse), notabene mit meist 40 Tonnen schweren Fahrzeugen, oder aber ahnungslos fortgesetzte Fahrten durch die Schweiz.
- Aus den vorstehend genannten Gründen beurteilen wird den verfassungsmässigen Grundsatz der Rechtssicherheit, insbesondere die Elemente der Klarheit, Willkürfreiheit, und Verhältnismässigkeit, bei einer Umsetzung der Vorlage als in erheblicher Weise tangiert. Auch wenn der Hinweis im erläuternden Bericht, wonach das «ASTRA für eine ausreichende Information der betroffenen Kreise besorgt sein (wird)», sicherlich gut gemeint ist, genügen solche behördlichen Informationen in Anbetracht der betroffenen Rechtsgüter und der mit der Vorlage verknüpften Strafdrohung nicht. Vielmehr müsste die Signalisation so klar ausgestaltet sein, dass jeder Irrtum ausgeschlossen ist, was jedoch, wie erwähnt, unmöglich ist.
- Aufgrund ihrer Wirkungslosigkeit läge für die ASTAG die Einnahme des Standpunkts nahe, sich weder für noch gegen die Vorschläge auszusprechen. Doch da wir Regulierungen, die nur Staffage sind und keinerlei Nutzen zeitigen, ganz grundsätzlich ablehnen, erklären wir unsere Ablehnung in dezidierter Weise auch gegenüber den geplanten Anpassungen von SSV und SKV.

3. Fazit

Der Umsetzungsvorschlag verpufft wirkungslos ins Leere, erhöht die Verkehrssicherheit nicht, schafft unnötige Bürokratie, kostet Steuergelder. Realistischerweise kann der Bund angesichts solcher Eckpfeiler kein ernsthaftes Interesse an einer Umsetzung haben. Wir beantragen, auf die Umsetzung ersatzlos zu verzichten.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



SR Thierry Burkart
Zentralpräsident



André Kirchhofer
Vizedirektor

Beilage:
Fragebogen