



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung
Hodlerstrasse 5A
3011 Bern

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:

Grundsätzlich begrüsst die BFU den Verordnungsentwurf, da ein rechtlicher Rahmen für die Regelung der Anwendungsfälle für das hochautomatisierte Fahren in der Schweiz dringend notwendig ist; dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Schweiz bei den betrachteten Automatisierungssystemen zwangsläufig einer internationalen Entwicklung folgt.

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 (siehe Bemerkungen 1 bis 3 unten) – im Vergleich mit den bereits heute im Verkehr befindlichen, weniger streng reglementierten SAE-L2-Systemen nun engere und strengere Rahmenbedingungen definiert werden. Die vorliegende Verordnung verweist dabei auf wichtige technische Verordnungen und Regelungen:

- Die Reglementierung des Anwendungsfalls von Fahrzeugen mit Übernahmefunktion bezieht sich unmittelbar auf die schweizerische VTS und die dort angehängten UN-Regelungen Nr. 155-157. Darin werden enge sicherheitstechnische Rahmenbedingungen festgelegt und dadurch die Funktionsweise der Systeme zunehmend standardisiert.
- In der europäischen Verordnung (EU) 2019/2144 werden zudem Systeme zur Überwachung der Fahrer Verfügbarkeit ab SAE-L3 zwingend vorgeschrieben. Die

- Möglichkeiten zu absichtlichen oder unabsichtlichen Fehlhandlungen (z. B. Schlaf, falsche Positionierung) werden dadurch technisch deutlich reduziert.
- Der Anwendungsfall für Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung ist durch die zugrundeliegenden Verordnungen (z.B. UN-Regelung Nr. 157) eng definiert und auf möglichst sichere Verkehrssituationen beschränkt. Die Erweiterung der ODD von 60 auf 130 km/h seit 01.01.2023 in der Regelung Nr. 157 sieht die BFU jedoch äusserst kritisch und bestätigt daher die zurückhaltenden Aussagen im erläuternden Bericht zum Verordnungsentwurf.

Bemerkung 1: Sicherheitsbedenken für den Anwendungsfall «Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung»

Die BFU legt grossen Wert darauf, dass bei der Entwicklung des automatisierten Fahrens die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden höchste Priorität hat. In der neuen Verordnung erfüllt der Anwendungsfall «Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung» (gemäss Artikel 25b Abs.1 nSVG) diesen Anspruch nicht ausreichend. Der zu erwartenden Problematik, dass im Fall einer Übernahmeaufforderung sicherheitsabträgliche Überforderungssituationen sowie Verhaltensweisen (beabsichtigte und unbeabsichtigte Fehlnutzungen) bei den Fahrzeuglenkenden auftreten können, wird zu wenig Rechnung getragen. Diese Problematik bleibt bestehen, solange die Fahrzeuglenkenden in Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderung bei aktivierten Automatisierungssystemen eine sofortige Übernahmereitschaft aufrechterhalten müssen. Und sie verschärft sich sogar bei zunehmenden erlaubten Höchstgeschwindigkeiten gemäss UN-Regelung Nr. 157 (auch in ihren Konsequenzen).

Die BFU begrüsst den Sicherheitsgedanken, der hinter den restriktiven Regelungen bezüglich der fahrfremden Tätigkeiten steht und anerkennt den begrenzten Handlungsspielraum der Schweiz, um wirtschaftliche Handelshemmnisse zu vermeiden. Gleichzeitig weist die BFU auf den ungünstigen Umstand hin, dass die Verantwortung für die sichere Nutzung der Automatisierungssysteme nach den derzeitigen Regelungen weitgehend bei den Fahrzeuglenkenden verbleibt und die Hersteller zu wenig in die Pflicht genommen werden. Eine in der Verordnung festgelegte Mindestzeit (z. B. 10 Sekunden) für eine sichere Übernahme der Fahraufgabe vom Automatisierungssystem zurück zur fahrfähigen Person würde zu einer ausgewogeneren Verteilung der Verantwortung zwischen den Fahrzeuglenkenden und den OEMs führen. Zudem würde für die Fahrzeuglenkenden ein verlässlicher Rahmen zur Selbsteinschätzung bei der Durchführung von fahrfremden Tätigkeiten geschaffen. Dieser Rahmen für zulässige fahrfremde Tätigkeiten ist mit den aktuellen Regelungen zu vage definiert und kann bei unzureichenden Kenntnissen der rechtlichen Rahmenbedingung zu falschen Erwartungen führen.

Bemerkung 2: Mögliche flankierende Massnahmen für den Anwendungsfall «Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung»

Der Anwendungsfall für Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung stellt eine neue Herausforderung für die Verkehrssicherheit in der Schweiz dar. Umso wichtiger ist es aus Sicht der BFU, parallel zur Einführung flankierende Massnahmen zu initiieren. Dabei geht es in erster Linie darum, sicherheitskritische Ereignisse zu vermeiden – oder zumindest zu erkennen, zu dokumentieren und regelmässig zu analysieren. Die Einführung z. B. einer Meldepflicht für sicherheitskritische Zwischenfälle (für Nutzende und OEMs) ist zu prüfen. Eine Strategie für ein konsistentes und consequentes Monitoring dieser gemeldeten Zwischenfälle ist zu entwickeln. Eine nach zunehmender Komplexität des Strassenraums gestaffelte Freigabe des Anwendungsfalls würde Reaktionsmöglichkeiten für die Verkehrssicherheit eröffnen (z. B. erst nur Autobahnen mit geringer, dann höherer Geschwindigkeit).

<p>Um längerfristig eine sichere Nutzung von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderung zu ermöglichen, hofft die BFU, dass die im Rahmen von Via Sicura gesprochenen Ressourcen für die Einsitznahme des ASTRA in den relevanten Gremien der UN-ECE verstärkt werden.</p> <p>Bemerkung 3: Herausforderungen für Anwendungsfall «führerlose Fahrzeuge» im urbanen Mischverkehr</p> <p>Der Anwendungsfall für «führerlose Fahrzeuge» ist aus Sicht der BFU ein wichtiger Gegenstand der neuen Verordnung. 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.</p> <p>Für die Zulassung solcher Fahrzeuge müssen aus Perspektive der Sicherheit jedoch die folgenden Grundvoraussetzungen gewährleistet sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrzeuge müssen in der Komplexität des urbanen Mischverkehrs die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden (auch jener mit körperlichen Einschränkungen und auch jener innerhalb des Fahrzeugs selbst) gewährleisten. Das betrifft 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. Hierfür gibt es bis heute noch keine Festlegungen und es ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht erkennbar, wie solch eine Kommunikation stattfinden kann (siehe Deublein, 2020, BFU Grundlage AF-Mischverkehr).

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>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.</p> <p>Änderungsantrag: Begriff «Fahrerassistenzsystem» ergänzend definieren.</p>		

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bemerkung 1: 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 zu Bemerkung 1: Verwendung von Begriffen wie «intuitiv» oder «benutzerfreundlich». Diese sind anhand der ISO-Norm 9241 (internationale Richtlinien der Gebrauchstauglichkeit und der Ergonomie interaktiver Systeme) objektiv bewertbar.

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:

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)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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 checked="" 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>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 Übernahmezeit bei Fahrzeugen. Der heutige Stand der Forschung zu dieser Frage basiert in erster Linie auf eher wenigen Studien in Fahrsimulatoren.</p> <p>Änderungsvorschlag: Die Regelung sollte mit dem Zweck der Forschung zur Verkehrssicherheit durch nicht-behördliche Forschungsinstitutionen ergänzt werden. Die Daten sollten (konform mit dem seit Sept. 2023 geltenden, neuen Datenschutzgesetz) an Dritte für nicht-kommerzielle Zwecke übermittelt und von diesen für Forschung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit genutzt werden können.</p>		

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

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 type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Bemerkungen: 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 ist die BFU mit der vorgesehenen Entlastung der fahrzeuglenkenden Personen einverstanden.</p> <p>Gleichzeitig weist die BFU darauf hin, dass mit der Zulassung von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen nach der vorliegenden Verordnung zwingend die folgenden flankierende n Massnahmen erforderlich sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Um falschen Erwartungen (hochautomatisiertes Fahren vs. stark eingeschränkte fahrfremde Tätigkeiten) entgegenzuwirken, sind umfassende Informations- und Sensibilisierungskampagnen notwendig. Die Fahrzeuglenkenden (sowohl Fahranfängerinnen und -anfänger als auch erfahrene Lenkende) müssen die Grenzen, Risiken, Systemgrenzen und Anwendungsbereiche des neuen Funktionsspektrums kennen, insbesondere in anspruchsvollen Verkehrssituationen bei Übernahmeaufforderungen. • 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. • 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 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. • 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. 		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

 JA

 NEIN

 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)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Änderungsantrag:

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.

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:

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:

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:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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

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:

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

JA

NEIN

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})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> 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)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> 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)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Änderungsanträge:		
Wirkweise A		
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrszeichenerkennung und Spurverlassenswarner ergänzen. 		
Wirkweise B		
<ul style="list-style-type: none"> • Bei Wirkweise B in Klammer «kontinuierlich unterstützend, <i>unmittelbarer Einfluss auf die Fahrzeugsteuerung</i>) ergänzen. • Ausweich- und Notbremsssystem gehören zur Wirkweise C. Diese Systeme bei Wirkweise B streichen und der Wirkweise C zuordnen. 		
Wirkweise C		
<ul style="list-style-type: none"> • Bei Wirkweise C «temporär eingreifend <i>in unfallgeneigten Situationen</i>» ergänzen. 		

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})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		