
LITRA | Spitalgasse 32 | 3011 Bern

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

svg@astra.admin.ch

Bern, 09 | 12 | 2020

Stellungnahme der LITRA zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur oben erwähnten Vorlage Stellung zu nehmen.

Gemeinsam mit ihren über 200 Mitgliedern steht die LITRA ein für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, für ein leistungsfähiges und integriertes Schweizer Verkehrssystem und für eine innovative Verkehrswirtschaft. Im Rahmen unserer Verbandstätigkeit beschäftigen wir uns mit sämtlichen Fragen zur Mobilität und bringen unsere Anliegen deshalb auch zu den Rahmenbedingungen des automatisierten Fahrens und zum Veloverkehr ein. Die LITRA beschränkt ihre Stellungnahme jedoch auf diese beiden Punkte und verzichtet auf das Ausfüllen des Fragebogens.

Automatisiertes Fahren

Die automatisierte Mobilität soll dank klimaneutralen Fahrzeugen in ferner Zukunft dazu beitragen, dass trotz der vorhergesagten, erheblichen Zunahme des Strassenverkehrs die Verkehrsinfrastrukturen effizient genutzt und das Netto-Null- Ziel für den CO₂-Ausstoss im Verkehr erreicht werden. Aus Sicht der LITRA muss die automatisierte Mobilität indes von Anfang an konsequent auf die kollektive Nutzung von selbstfahrenden Fahrzeugen ausgerichtet werden. Einerseits kann damit die Nutzungseffizienz im motorisierten Verkehr deutlich erhöht werden. Andererseits wird eine Integration und Verknüpfung der automatisierten Mobilität mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs Synergien erzeugen, dank denen das Gesamt-Verkehrssystem effizienter gemacht und besser ausgelastet sein wird.

Das Schweizer Verkehrssystem ist dank guten Infrastrukturen und einem modernen Fahrzeugpark für die automatisierte Mobilität prädestiniert. Mit einer zunehmenden Automatisierung des Strassenverkehrs wird politisch zudem eine enge und gute Abstimmung mit anderen Zielen im Energie-, Gesundheits-, Umwelt- und Städtebau-Bereich wichtig sein. Schon heute haben sich beispielsweise auf lokaler Ebene neue Arbeits- und Mobilitätsangebote etabliert, die eine bedürfnisgerechte Individualmobilität ermöglichen. Mit der automatisierten Mobilität und neuen Geschäftsmodellen, wird die Nachfrage nach solchen Mobilitätslösungen weiterwachsen und es werden flexiblere, stärker individualisierte und kostengünstigere Verkehrsangebote entstehen. Vor diesem Hintergrund kommt selbstfahrenden Fahrzeugen - gerade ausserhalb der Städte - eine zentrale Bedeutung als Mittler zwischen den klassischen MiV- und öV-Angeboten einerseits und den neuen, geteilten Mobilitätsangeboten andererseits zu.

Fast alle Fahrzeuge im MiV und im öV sammeln bereits heute eine Vielzahl von Daten, welche in der Regel nicht öffentlich zugänglich sind, sondern nur von Privaten ausgelesen und ausgewertet werden können. Mit der Entwicklung hin zum automatisierten Fahren werden Datensammlungen noch viel umfangreicher und das Datenvolumen um ein Vielfaches grösser werden. Der verantwortungsvolle und sichere Umgang mit diesen Daten bedingt von Beginn an klare und nachvollziehbare Regelungen zur Nutzung, zur Datenhoheit sowie zum Schutz der personenbezogenen Daten. Denn neben offensichtlichen Chancen birgt die automatisierte Mobilität erkennbare und noch nicht absehbare Risiken. Diese negativen Folgen erfordern parallel zur Markteinführung und -entwicklung von selbstfahrenden Fahrzeugen ein umfassendes Risikomanagement. Dabei ist primär die Industrie gefordert, doch müssen sich die regulatorischen Rahmenbedingungen im Gleichschritt der technischen Erkenntnisse weiterentwickeln können. Dies verlangt ebenso nach einer intensiven wissenschaftlichen Begleitung und gesellschaftspolitischen Diskussion über sämtliche Aspekte und Wirkungen des automatisierten Fahrens.

Gemäss diesen Überlegungen begrüsst die LITRA die vorgesehenen Regelungen. Der Wirtschaftsstandort Schweiz kann mit frühzeitigen, klaren Rahmenbedingungen zum automatisierten Fahren gestärkt werden, da so beispielsweise die Hersteller und Zulieferer von selbstfahrenden Fahrzeugen in der Schweiz bleiben. Ebenso erlauben solche Regelungen, zukunftsfähige Geschäftsmodelle rund um das automatisierte Fahren in der Schweiz zu entwickeln und einzuführen, was nicht zuletzt dem Forschungsstandorts einen grossen Schub verleiht. Zentral ist bei der Entwicklung der regulatorischen Rahmenbedingungen zum automatisierten Fahren aus Sicht der LITRA, dass die Weichenstellungen von Anfang an und auch mittel- und langfristig konsequent auf eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet sind. öV-Unternehmen werden dabei ebenfalls eine wichtige Rolle spielen. Da diese in der Regel nur geringe Eigenmittel für Innovationen einbringen können, begrüsst die LITRA ausdrücklich, dass das ASTRA Beiträge zur Förderung neuartiger Lösungen im Bereich des automatisierten Fahrens gewähren kann.

Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes

Langsame E-Bikes sind aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht besonders gefährlich. Dies wird dadurch verdeutlicht, dass in den vergangenen Jahren die Anzahl Personen, die sich bei Unfällen mit langsamen Elektrovelos verletzt hat, im gleichen Umfang gestiegen ist wie die E-Bike-Verkaufszahlen. Diese steigenden Verkaufszahlen von E-Bikes sind in verschiedener Hinsicht sehr erfreulich, werden mit Velos und Elektrovelos doch viele Personentransporte platzsparend, speditiv und umweltfreundlich abgewickelt. Die Einführung eines Helmobligatoriums auf langsamen E-Bikes könnte deshalb diese Entwicklung beeinträchtigen. Sie ist aus Sicht der LITRA abzulehnen.

Die Helmtragequote bei Fahrrädern ist in der Schweiz im europäischen Ländervergleich erfreulicherweise sehr hoch. Mit der vorgeschlagenen Helmpflicht auf langsame E-Bikes würde wie in Studien beobachtet ein grosser Teil der Nicht-Helmtragenden auf Velofahrten verzichten und ein kleinerer Teil der Personen auf normale Fahrräder umsteigen. Konsequenterweise müsste die vorgeschlagene Helmpflicht deshalb auf alle Fahrräder ausgeweitet werden, was den öffentlichen Bestrebungen zur Förderung des Veloverkehrs zuwiderlaufen würde. Zudem gilt es zu berücksichtigen, dass ein Fahrradhelm nicht vor allen (Kopf-)Verletzungen schützt und andere Massnahmen das Ziel der Unfallverhütung bei Velos deutlich besser unterstützen. Das oberste Ziel der Verkehrssicherheit muss die Vermeidung von Unfällen sein. Nachhaltige Sicherheit bringt die Vermeidung von Unfällen an der Quelle, was bei Fahrrädern insbesondere durch sichere bauliche Infrastrukturen und die Einhaltung der Verkehrsregeln erreicht wird.

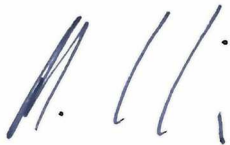
Ausserdem haben viele Schweizer Städte in den letzten Jahren erfolgreich Verleihnetze von normalen und elektrischen Velos aufgebaut. Bei diesen Leihsystemen erweisen sich gerade die langsamen E-Bikes als

besonders beliebt. Sie erweitern den Radius von Velos und erleichtern das Bewältigen von Steigungen. Die vorgeschlagene Helmpflicht würde diese Angebote massiv beeinträchtigen und ihnen vielleicht sogar den Todesstoss versetzen. Leihhelme werden in der Regel – und ganz besonders in der aktuellen Corona-Situation – als unhygienisch empfunden, womit Spontanausleihen durch Personen, die keinen Helm bei sich haben, kaum mehr erfolgen würden.

Selbstverständlich unterstützt die LITRA Massnahmen an alle Anspruchsgruppen zur Förderung des freiwilligen Helmtragens und setzt generell auf die Eigenverantwortlichkeit der E-Bike-Fahrenden. Ebenfalls unterstützt die LITRA die Einführung des Bundesgesetzes über Velowege, mit dem Bund, Kantone und Gemeinden den Veloverkehr, sichere Veloinfrastrukturen sowie generell kombinierte Mobilitätslösungen in den nächsten Jahren noch gezielter unterstützen und fördern können.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen und stehen für weitere Auskünfte zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident



Michael Bützer
Geschäftsführer