

Herrn
Pascal Blanc
Bereichsleiter Zulassung, Haftpflicht
und Strafen
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

Bern, 31. März 2010

Parlamentarische Initiative „Abschaffung der Fahrradnummer“

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrter Herr Blanc
Sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Auto Gewerbe Verband Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zur Parlamentarischen Initiative Stähelin (08.520) „Abschaffung der Fahrradnummer“ Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist mit der vorgeschlagenen Abschaffung der Fahrradnummer nicht einverstanden. Am heutigen bewährten System der mit der obligatorischen Velovignette verbundenen Haftpflichtversicherung ist auch in Zukunft festzuhalten. Allenfalls ist dieses System sogar in Richtung verursachergerechte Finanzierung der von Fahrrädern benutzten Infrastruktur auszubauen.

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Die obligatorische Velovignette und die damit verbundene Versicherungsdeckung abschaffen zu wollen, erachten wir als falsches Signal. Dies umso mehr, als sich Pro Velo Schweiz, der nationale Dachverband von über 30 lokalen und regionalen Veloverbänden in allen Landesteilen der Schweiz, klar gegen das zur Diskussion stehende Vorhaben ausspricht. Vielmehr ist auch in Zukunft an der Fahrradnummer festzuhalten und diese im Sinne einer verursachungsgerechten Finanzierung der benützten Strassen und Velowege allenfalls sogar auszubauen. Gemäss der Stiftung SchweizMobil¹ könnte zu diesem Zweck die bestehende reine Versicherungsvignette mit einer Benützungsabgabe ergänzt werden.

Statt die Fahrradnummer abzuschaffen, sollte die Vignettenpflicht u.E. also ausgedehnt und der Kleber teurer werden. So könnte die Vignette nicht nur die Versicherungsdeckung gewährleisten, sondern sich darüber hinaus zu einer verursachungsgerechten Veloabgabe entwickeln, deren Erträge für Infrastruktur-, Unterhalts- und Betriebskosten von Routennetzen beigezogen werden könnten.

Immerhin wird der Fahrradbestand in der Schweiz per Ende 2009 auf rund vier Millionen Stück geschätzt. Bereits heute ist es praktisch unmöglich, die Besitzerinnen und Besitzer dieser Fahrräder ausfindig zu machen – ganz im Gegenteil zu den Halterinnen und Haltern von Motorfahrzeugen, die aufgrund des am Fahrzeug angebrachten Kennzeichens nicht nur einer obligatorischen Versicherungspflicht, sondern auch einer permanenten Kontrolle unterworfen sind.

Bei einem Verzicht auf die Fahrradnummer würde hauptsächlich im Fall eines Diebstahls die bestehende Möglichkeit zur Identifikation der gefundenen Fahrräder bzw. deren Eigentümerinnen und -eigentümer aufgegeben sowie der Trend hin zur Geringschätzung des Fahrrads als erworbenes Eigentum und zur Anonymisierung von Radfahrenden begünstigt. Kommt hinzu, dass der alljährliche Vignettenkauf nicht zuletzt auch mit Überlegungen zur Fahrtauglichkeit des Velos verbunden und damit u.E. für ein gewisses Qualitätsmonitoring des Fahrrads gesorgt ist.

Ferner hat **strasseschweiz** in Stellungnahmen zur früheren Verordnungsänderungen im Bereich des nicht motorisierten Individualverkehrs (so genannter Langsamverkehr) Verschärfungen gefordert bzw. Erleichterungen abgelehnt: Einerseits hatten wir – leider ohne Erfolg – dafür plädiert, dass auch so genannte Fahrzeug ähnliche Geräte (FäG) eine obligatorische Vignette analog der Fahrradnummer aufweisen müssten, um bei selbstverschuldeten Unfällen ausreichend versichert zu sein.²

Andererseits hatten wir uns – leider ebenfalls erfolglos – dagegen ausgesprochen, dass Führer und Führerinnen motorloser Fahrzeuge das Atemmessergebnis im Bereich von 0,5 und mehr, aber weniger als 1,1 Promille (früher weniger als 0,8 Promille) anerkennen können. Nach wie vor erachten wir das Heraufsetzen des oberen Alkoholpromille-Anerkennungswerts für Führende motorloser Fahrzeuge als unangebracht und kontraproduktiv.

¹ Zweck der gemeinnützigen Stiftung SchweizMobil (www.schweizmobil.ch) ist die Verwirklichung von Routennetzen für den Langsamverkehr, insbesondere in Freizeit und Tourismus. Dazu kommt die Förderung von – auf Muskelkraft basierenden – Bewegungsaktivitäten. Im Stiftungsrat sind der Bund (ASTRA und ARE mit beratender Stimme) vertreten, dazu alle Kantone, das Fürstentum Liechtenstein, alle namhaften Tourismusorganisationen (SchweizTourismus, STV, usw.), Verkehrsverbände wie TCS, VCS, VöV, die SBB sowie die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Dachorganisationen der Bereiche Velo, Wandern, Kanu, Skaten, usw.

² Aufgrund einer im Rahmen der Via-Sicura-Vernehmlassung gestellten Frage, ob man damit einverstanden sei, dass der Nationale Garantiefonds subsidiär Schäden deckt, die durch die Benützung Fahrzeug ähnlicher Geräte (FäG) verursacht wurden, hat sich offensichtlich bestätigt, wovor **strasseschweiz** bereits in seiner Stellungnahme zur Regelung von FäG gewarnt hatte: nämlich, dass durch Personen, die FäG verwenden und mit diesen Schäden verursachen, ungedeckte Kosten entstehen. Dazumal hatte **strasseschweiz** für FäG eine Vignette gefordert, analog jener wie sie seit Jahren für alle Fahrräder obligatorisch ist. Somit hätten auch FäG über eine Haftpflichtversicherung verfügt. Da davon auszugehen ist, dass dieser Vorschlag beim Bund noch immer nicht auf offene Ohren stösst, musste die Frage widerstrebend mit Ja beantwortet und der vorgeschlagenen Lösung sozusagen zähneknirschend zugestimmt werden.

Diese Massnahme lässt sich u.E. nach wie vor auch nicht damit begründen, dass sie einem Bedürfnis der Polizei entspreche und die Kosten für eine Blutprobe im Missverhältnis zu der zu erwartenden Busse stünden. Für die Führenden motorloser Fahrzeuge im Strassenverkehr müssen im Grundsatz die gleichen Regeln betreffend die Fahrtüchtigkeit gelten wie für die Motorfahrzeugführenden – und zwar nicht nur und vor allem im Interesse der Verkehrssicherheit, sondern auch im Sinne einer Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmenden.

Die Sonderbehandlung in Bezug auf das Anerkennen des Atemmessergebnisses führt u.E. nicht zuletzt zu einem höheren Gefährdungspotenzial im Allgemeinen und zu einer grösseren Schuldenlast für Motorfahrzeugführende im Speziellen: Wird ein Führer eines motorlosen Fahrzeugs in einen Unfall mit einem Motorfahrzeug verwickelt, so wird im Regelfall die Gefährdungshaftung des Motorfahrzeugführenden schwerer beurteilt als die Verschuldenshaftung des Führers von motorlosen Fahrzeugen.

Im Weiteren gilt es festzuhalten, dass gemäss einer aktuellen Untersuchung der so genannt externen Kosten des Verkehrs in der Schweiz³ die Fahrräder betreffend die Unfallkosten mit 476 Millionen Franken gemessen an den Fahrleistungen überaus schlecht dastehen und in der Rangliste der Fahrzeugkategorien hinter den Personenwagen (884 Mio. Franken) an zweiter Stelle liegen. Pro Fahrzeugkilometer betragen die verursachten Unfallkosten bei Fahrrädern 24,3 Rappen. Dies ist ein Vielfaches der vergleichbaren Unfallkosten von Personen- (1,7 Rp.), Liefer- (1,9 Rp.) und Lastwagen (2,1 Rp.).⁴

Schliesslich haben die jüngst durch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) publizierten Zahlen zu den auf Schweizer Strassen getöteten und schwerverletzten Personen gezeigt, dass die Radfahrenden einem grösseren Risiko ausgesetzt sind: Im Jahr 2009 hat sich die Zahl der getöteten Velofahrer von 27 (2008) auf 55 mehr als verdoppelt.

Unsere detaillierten Antworten, Anträge und Bemerkungen entnehmen Sie bitte dem nachfolgenden von Ihnen vorgegebenen Fragenkatalog.

II. Fragenkatalog

2.1 Soll das Haftpflichtversicherungsobligatorium für Fahrräder abgeschafft werden?

Ja

Nein

Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Bemerkungen:

Das heutige System der Fahrradnummer, verbunden mit einer Haftpflichtversicherung, hat sich bestens bewährt. Der Geschädigte bekommt seinen Schaden gedeckt, und der Radfahrende hat kein Risiko zu gewärtigen, dass er den verursachten Schaden selber berappen muss. Diese Regelung entspricht in jeder Hinsicht dem Verursacherprinzip; der Aufwand ist nicht höher als beim Kauf von Briefmarken.

Es ist zu befürchten, dass für zirka zehn Prozent der Bevölkerung, die über keine Privathaftpflichtversicherung verfügen, und die – wie im Vernehmlassungsbericht (S. 3) festgehalten – in der Regel aus sozial wenig begüterten Schichten stammen,

³ Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz, Aktualisierung für das Jahr 2005 mit Bandbreiten, Schlussbericht, Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und für Umwelt (BAFU), Mai 2008, www.are.admin.ch/themen/verkehr/00252/00472/00479/index.html

⁴ a.a.O., S. 292 f.

eine Versicherungslücke entsteht, falls das Versicherungsobligatorium durch Abschaffung der Velovignette aufgehoben wird.

Damit keine solche Versicherungslücke entsteht, wird vorgeschlagen, eine Subsidiärdeckung durch den bestehenden Nationalen Garantiefonds (NGF) einzuführen. Der NGF wird dabei unverändert durch einen Zuschlag auf der obligatorischen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung finanziert. Mit anderen Worten: Die Motorfahrzeugführerinnen und -führer müssten in Zukunft also auch für von Radfahrenden bedingte Schäden aufkommen. Dies widerspricht klarerweise dem Verursacherprinzip.

Zudem sind die ins Feld geführten Kosteneinsparungen ungewiss. Gegenüber der heutigen Regelung, wonach die Verursachenden bezahlen, würden neu über Privathaftversicherung voraussichtlich alle Versicherten die Kosten von Velounfällen mitfinanzieren. Es ist deshalb anzunehmen, dass vom Systemwechsel vor allem die Versicherungsgesellschaften profitieren.

Nicht zuletzt hat der vorgeschlagene Paradigmenwechsel in Sachen Fahrradnummer auch Auswirkungen auf andere Strassenfahrzeuge, so z.B. auf Motorfahräder, Motor-einachser in der Landwirtschaft, Motorhandwagen in Gewerbe, Industrie, bei der Post und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sowie auf Invalidenfahrstühle mit elektrischem Antrieb und tiefer Geschwindigkeit. Für diese Motorfahrzeuge werden heute in analoger Weise auch die Fahrradhaftpflichtbestimmungen angewendet.

Dieser Aspekt müsste also einer speziellen Lösung zugeführt werden. Ebenso müsste die Frage des NGF geprüft werden. Es stellt sich die berechtigte Frage, ob es richtig ist, dass durch Fahrräder verursachte Schäden aus dem NGF finanziert werden, wenn kein Versicherungsobligatorium mehr besteht.

2.2 Motorfahräder

2.2.1 Soll das Haftpflichtversicherungsobligatorium für Motorfahräder abgeschafft werden?

Ja

Nein

Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Keine Bemerkungen.

Wenn nein:

2.2.2 Soll die heutige Regelung für Motorfahräder beibehalten werden (Kontrollschild mit jährlicher Vignette?)

Ja

Nein

Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Keine Bemerkungen.

2.2.3 Sollen die Motorfahräder den übrigen Motorfahrzeugen gleichgestellt werden (ordentliche Immatrikulation mit Versicherungsnachweis, Fahrzeugausweis und Kontrollschildern)?

Ja

Nein

Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Keine Bemerkungen.

2.3 Motorfahrzeuge von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit⁵

2.3.1 Sollen diese Motorfahrzeuge generell von der Versicherungspflicht befreit werden?

Ja

Nein

Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Keine Bemerkungen.

2.3.2 Sollen diese Motorfahrzeuge generell den Motorfahrädern gleichgestellt werden?

Ja

Nein

Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Keine Bemerkungen.

2.3.3 Soll der Bundesrat festlegen, welche Fahrzeugarten vom Versicherungsobligatorium befreit werden und für welche Fahrzeugarten die Regelungen betreffend die Motorfahräder gelten sollen?

Ja

Nein

Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Bemerkungen:

Es erscheint sinnvoll, wenn auf Verordnungsstufe geregelt wird, welche Fahrzeugarten wie typisiert werden.

⁵ Invalidenfahrstühle mit elektrischem Antrieb und einer Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h; Motorhandwagen; Motoreinachsler, die nur von einer zu Fuss gehenden Person geführt und nicht für das Ziehen von Anhängern verwendet werden; Leicht-Motorfahräder.

2.4 Nationaler Garantiefonds (NGF)

2.4.1 Sind sie damit einverstanden, dass der NGF subsidiär die Deckung für durch Radfahrer verursachte Schäden übernimmt?

Ja

Nein

Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Bemerkungen:

Dies ist nicht verursachergerecht, sondern entspricht letzten Endes einer Querfinanzierung. Wir lehnen diesen Vorschlag deshalb dezidiert ab.

2.4.2 Sind Sie damit einverstanden, dass ein Selbstbehalt vorgesehen wird (z.B. Fr. 1'000)?

Ja

Nein

Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Bemerkungen:

Sollte es entgegen unserer Auffassung zu einem Systemwechsel kommen, die Fahrradnummer tatsächlich abgeschafft und der NGF subsidiär herangezogen werden, betrachten wir einen Selbstbehalt von tausend Franken als absolutes Minimum.

2.5 Inkrafttreten

2.5.1 Frage an die Vollzugsbehörden und Versicherer: Wie viele Monate benötigen Sie ab Beschlussfassung, um den Vollzug vorzubereiten?

... Monate

Keine Bemerkungen.

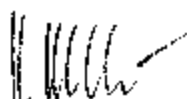
2.6 Weitere Bemerkungen

Keine weiteren Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Blanc, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär



Hans Koller