

Herrn
Dr. Hans Werder
Generalsekretär
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 **Bern**

Bern, den 20. Dezember 2001

Bundesgesetz über die Kontrolle der technischen Sicherheit (BGTS) Stellungnahme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS

Sehr geehrter Herr Generalsekretär
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Kontrolle der technischen Sicherheit Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS erachtet den vorliegenden Entwurf eines Bundesgesetzes über die Kontrolle der technischen Sicherheit (BGTS) als sehr schwer verständlich, äusserst abstrakt, buchstäblich zu technisch und in bezug auf die Motorfahrzeuge des privaten Strassenverkehrs unverhältnismässig. Die konkreten Auswirkungen, die die Stipulierung eines neuen BGTS zeitigen würden, bleiben ausserdem unklar und sind auch deshalb nicht abschätzbar, weil es sowohl dem Gesetzesentwurf als auch dem erläuternden Bericht zum Vernehmlassungsentwurf diesbezüglich an Transparenz, am nötigen Konkretisierungsgrad sowie an veranschaulichenden Beispielen mangelt. Der Strassenverkehrsverband FRS kann sich kaum des Eindrucks erwehren, dass hier unter dem Deckmantel des wunderbar tönenden Arguments, mit dem BGTS werde eine einheitliche Sicherheitsphilosophie garantiert, zentralisiert und gleichgeschaltet werden soll.

Der Strassenverkehrsverband FRS lehnt deshalb den vorliegenden BGTS-Entwurf ab. Eventualiter fordert der FRS, dass der Bereich der Motorfahrzeuge vom Geltungsbereich des BGTS vollumfänglich ausgeklammert wird.

Die Idee, die Sicherheitsanforderungen auf unterschiedlichen Gebieten in einer so genannten Schweizerischen Agentur für technische Sicherheit gleichschalten zu wollen, mag auf den ersten Blick bestechend erscheinen. Bei genauerer Betrachtung hingegen muss befürchtet werden, dass damit eine unnötige und kostentreibende Verschärfung der Sicherheitsanforderungen in Gang gesetzt wird. Klar ist ja – und dem gibt der BGTS-Entwurf mit der Einteilung in drei unterschiedlich Sicherheitsstufen auch Ausdruck –, dass an die Sicherheit beispielsweise von Flugzeugen und an jene von Motorfahrzeugen komplett andere Anforderungen gestellt werden müssen. Daher führt u.E. die Schaffung einer helvetischen Sicherheitsagentur nicht zwangsläufig zu einer Optimierung, sondern sie birgt vielmehr die Gefahr in sich, dass entweder die völlig verschieden gearteten Sicherheitsanforderungen an Anlagen, Fahrzeuge, Geräte und Komponenten eine Nivellierung nach unten erfahren oder aber – wegen der Anwendung undifferenzierter Massstäbe – diese Sicherheitsanforderungen und -nachweise überrissen ausfallen könnten, was mit entsprechender Kostenfolge verbunden wäre.

Es ist unbestritten, dass den sicherheitsrelevanten Aspekte von Anlagen, Fahrzeugen, Geräten und Komponenten höchste Aufmerksamkeit geschenkt werden muss. Grundsätzlich stellt sich in diesem Zusammenhang jedoch auch die Frage, inwieweit sich daraus staatlicher Handlungsbedarf punkto Vereinheitlichung dieser Aspekte ableiten lässt. So ist zumindest fraglich, ob mit einer zentralen Steuerung scheinbare Reibungsverluste abgebaut, Abläufe optimiert, offenbar verzettelte Verantwortlichkeiten geklärt und die Effizienz angeblich ungenügender Kontrollen gesteigert werden. Folge könnte vielmehr eine übertriebene Kontrolltätigkeit sein, die vordergründig zwar eine höhere Sicherheit zu garantieren scheint, sich mit Blick auf die erlahmende Eigenverantwortung und das abnehmende Verantwortungsbewusstsein letztlich aber kontraproduktiv auswirken könnte.

In Art. 4 Abs. 1 des BGTS-Entwurfs wird stipuliert, dass „die technische Sicherheit einer Anlage, eines Fahrzeugs, eines Geräts oder einer Komponente“ unter anderem auch „auf Grund des Risikoempfindens der Bevölkerung kontrolliert wird“. Es ist wohl klar, dass jeder Mensch ein anderes Risikoempfinden an den Tag legt. Vielfach beruht dieses auf Emotionen sowie auf den Einflüssen von Medienberichterstattungen und Werbekampagnen. In den seltensten Fällen entspricht das Risikoempfinden dem Ergebnis einer korrekt durchgeführten Risikoanalyse. Mit dem Einbezug dieses Kriteriums wird u.E. der Versuch unternommen, auf Daten und Fakten basierende Risiko-beurteilungen zu verwässern. Wir sind der Auffassung, dass nicht die Risikobeurteilung Sache der Bevölkerung werden sollte, sondern dass vielmehr die zuständigen Behörden und Politiker die Bevölkerung objektiv, ausgewogen sowie vor allem ohne das Schüren von Vorurteilen und Ängsten über die tatsächlichen Risiken informieren sollten. Nur so ist gewährleistet, dass sich jede mündige Bürgerin und jeder mündige Bürger ihr/sein eigenes Urteil bilden, das allenfalls vorhandene Risikopotenzial abschätzen und sodann eigenverantwortlich eine Entscheidung treffen kann.

Für den Schweizerischen Strassenverkehrsverband FRS ist es nicht nachvollziehbar, warum die Motorfahrzeuge des privaten Strassenverkehrs einem neuen Gesetz unterstellt werden und den Verordnungen – vollzogen durch eine neu geschaffene Sicherheitsagentur – unterliegen sollen. Die jahrzehntelange Erfahrung hat uns gelehrt, dass die Typengenehmigungen, die Zulassungen, die Sicherheit und die Umweltaspekte unter Einbezug privatwirtschaftlicher Organisationen wie z.B. dem Touring Club Schweiz (TCS) zur Zufriedenheit aller beteiligter Akteure auf der rechtlichen Basis des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und der entsprechenden Verordnungen umge-

setzt und vollzogen werden können. Dabei wurden die Systeme und Abläufe stetig weiterentwickelt und angepasst. Hinzu kommt, dass die meisten sicherheitstechnischen Vorschriften von der Europäischen Union (EU) festgelegt und von der Schweiz übernommen werden.

Sollten die Arbeiten an vorliegenden BGTS-Entwurf trotz unserer ablehnenden Haltung fortgeführt werden, beantragen wir, dass der Motorfahrzeugbereich davon vollumfänglich ausgenommen wird. Es ist u.E. weder aus politischen noch aus Gründen der Verkehrssicherheit angezeigt, die bisherige Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen zu ändern bzw. das bewährte föderalistische Modell aufzugeben. Auch die Rechtsetzungskompetenz betreffend die Motorfahrzeuge soll weiterhin beim Bundesamt für Strassen (Astra) bleiben. Eine Aufteilung zwischen Astra und einer allfälligen Schweizerischen Agentur für technische Sicherheit drängt sich nicht auf.

Im weiteren lehnen wir einen Wechsel vom Hol- zum Bringprinzip punkto Fahrzeugprüfungen aus Vollzugs- und Kostengründen ab. Der internationale Vergleich bestätigt, dass sich die Motorfahrzeuge in der Schweiz in einem technisch sehr guten Zustand befinden. Bei weniger als einem Prozent aller Unfälle ist die Ursache auf technische Mängel an Fahrzeugen zurückzuführen. Sollte dennoch an einem Wechsel festgehalten werden, beantragt der Strassenverkehrsverband FRS, dass weiterhin die Kantone mit geeigneten Mitteln über die Einhaltung der Termine wachen und säumige Fahrzeughalter aufbieten. Den Nutzen, den ein beschränkter Wettbewerb unter den Motorfahrzeugkontrollen mit sich bringen soll, sehen wir dabei an einem verschwindend kleinen Ort. Er fällt u.E. vor allem deshalb nicht ins Gewicht, weil die Kostenunterschiede der Kontrollstellen nicht allzu stark variieren und deswegen wohl nicht weitere Wege unter die Räder genommen werden. Sowieso schliessen sich diesbezüglich Verkehrssicherheit und Wettbewerb praktisch aus. Punkto Fahrzeugprüfungen würde Wettbewerb nämlich – im Interesse einer hohen Kundenzufriedenheit – geringen Prüfaufwand und geringe Beanstandungsquote bedeuten. Dies kann nicht im Sinn der vom Verkehrsdepartement verfolgten Verkehrssicherheitsstrategie „Vision Zero“ sein.

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

Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

Der Generalsekretär

Hans Koller