

Herrn
Werner Jeger
Vizedirektor
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

Bern, 30. Oktober 2009

Projekt VERVE – Totalrevision der Verkehrsregeln- und der Signalisationsverordnung

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrter Herr Vizedirektor
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 35 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, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, anschliessend an die Informationsveranstaltung VERVE im Rahmen einer Vorkonsultation zum Projekt „Verwesentlichung der Verkehrsregeln bzw. der Verhaltensvorschriften“ (VERVE) – das die Totalrevision der Verkehrsregelnverordnung (VRV) und der Signalisationsverordnung (SSV) zum Gegenstand hat – Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist mit den vorgeschlagenen Änderungen grundsätzlich einverstanden, hegt aber einige Zweifel daran, ob Aufwand und Ertrag in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen.

I. Grundsätzliche Bemerkungen

1.1 Rückblende

An der Informationsveranstaltung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zum Projekt VERVE vom 24. August 2009 wurde das Postulat Bieri¹ erwähnt, das einen Abbau der Regelungsdichte im Strassenverkehr und die Übernahme internationaler Standards verlangt. Dieses Postulat, das offensichtlich den Ursprung von VERVE darstellt, hat der Ständerat am 19. Juni 2000 überwiesen. In der Folge wurde eine Ist-Analyse des Schweizerischen Strassenverkehrsrechts² erstellt und in die Vernehmlassung geschickt. Der Bericht über den Ist-Zustand des Strassenverkehrsrechts in der Schweiz kam zum Schluss, dass Letzteres unter verschiedenen Gesichtspunkten verbessert werden kann, und bestätigte somit den vom Postulat Bieri aufgezeigten Handlungsbedarf. Wenn eine Überarbeitung des Strassenverkehrsrechts an die Hand genommen werden soll, sei die hauptsächliche Zielsetzung zu verfolgen, das Strassenverkehrsrecht adressatengerecht und kundenorientiert abzufassen.

Im Rahmen der Beantwortung des Fragebogens zum Projekt „Postulat Bieri“ erachteten wir eine umfassende Neugestaltung des Strassenverkehrsrechts zum damaligen Zeitpunkt (30. August 2002) als unnötig und beantragten, die entsprechenden Arbeiten nicht fortzusetzen. Die folgenden, damals angeführten Äusserungen haben für uns im Grundsatz nach wie vor Gültigkeit: „Es ist wohl unbestritten, dass das heutige Strassenverkehrsrecht mit systematischen und strukturellen Mängeln behaftet ist. Ausserdem ist es ziemlich komplex und daher nur jenen in seiner Vollständigkeit zugänglich, die sich seit langer Zeit mit ihm befassen und auseinander setzen. Diese Experten und Spezialisten haben gelernt, sich im Strassenverkehrsrecht zurechtzufinden. Mit einer Neugestaltung würden nicht nur diese Experten verunsichert, sondern es bestünde auch das Risiko, zu schlechteren Lösungen zu gelangen als bisher und somit der Rechtsunsicherheit Vorschub zu leisten. Wir sind zudem der Auffassung, dass auch eine Neustrukturierung nicht alle Sachverhalte abschliessend stipulieren kann. Diesbezüglich besteht u.E. vielmehr die Gefahr, dass die nicht ganz klaren Aspekte sogar einen Zuwachs bzw. eine Verstärkung erfahren.“

Parallel zur Ist-Analyse des Schweizerischen Strassenverkehrsrechts hat die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) im Auftrag des ASTRA die Grundlagen für eine Strassenverkehrspolitik des Bundes (VESIPO) entworfen. Im VESIPO-Schlussbericht aus dem Jahr 2001 wird als eine der Qualitätssicherungsmassnahmen die Überarbeitung (v.a. Reduktion) sowie einheitliche Anwendung von bestehenden und künftigen neuen Verkehrsvorschriften vorgeschlagen (Q 02). Dieser Vorschlag findet sich in der Folge auch im Schlussbericht zum Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr („Via Sicura“) aus dem Jahr 2005 wieder. Anhand der Massnahme 419 „Gestaltung der Verkehrsvorschriften“ soll das Strassenverkehrsrecht so ausgestaltet werden, dass die Vorschriften für die Betroffenen transparenter, verständlicher, überblickbarer und umsetzbar sind sowie der Verkehrs- und Rechtssicherheit entsprechen.

Im erläuternden Bericht zum Vernehmlassungsentwurf betreffend die Umsetzung von „Via sicura“ aus dem Jahr 2008 wird die vorgenannte Massnahme 419 „Gestaltung der Verkehrsvorschriften“ unter dem Titel „Via-sicura-Massnahmen ohne Änderungsvorschläge auf Gesetzesstufe, zur Information“ wie folgt konkretisiert (S. 56): „Die Massnahme wird im Rahmen des Projekts VERVE (Vereinfachung der Verkehrsregeln) bearbeitet. Im Vordergrund stehen die Verkehrsregelverordnung und die Signalisationsverordnung. Ein allfälliger Rechtssetzungsbedarf auf Gesetzesstufe lässt sich zum heutigen Zeitpunkt noch nicht bestimmen.“ In unserer

¹ 00.3134

² IST-Analyse des Schweizerischen Strassenverkehrsrechts mit einem Rechtsvergleich mit ausgewählten europäischen Ländern; Autor: Rolf Lüthi, Markwalder & Partner, 19. April 2002

Vernehmlassungsantwort zur Umsetzung von „Via sicura“ haben wir zur besagten Massnahme keine Stellungnahme abgegeben.

1.2 Zustimmung mit Vorbehalt

Nach Konsultation der einschlägigen Stellungnahmen unserer Trägerorganisationen ACS (Automobilclub der Schweiz), TCS (Touring Club Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband) sowie unseres Mitglieds SFV (Schweizerischer Fahrlehrer Verband) können wir das Projekt VERVE grundsätzlich gutheissen. Dies insbesondere auch deshalb, weil es sich u.E. vom ursprünglichen Vorhaben einer umfassenden Neugestaltung des Schweizerischen Strassenverkehrsrechts klar unterscheidet; das Strassenverkehrsgesetz (SVG) und etliche weitere Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bleiben unangetastet.

Vorbehalte bringen wir allerdings hinsichtlich der Struktur der neuen Verordnungen an (Bst. A der Erläuterungen zur Präsentation VERVE). Wir hegen einige Zweifel daran, ob die Aufteilung in zwei neue Verordnungen (VRVS und SSV) wirklich eine für den Laien nützliche Vereinfachung mit sich bringt und auch tatsächlich einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten vermag. Es ist anzunehmen, dass Neulenker auch in Zukunft nicht direkt basierend auf den entsprechenden Gesetzes- und Verordnungstexten ausgebildet werden, sondern dass weiterhin Lehrmittel entstehen, die die Unterrichtsinhalte auf einfachere Weise zu vermitteln versuchen.

Vor diesem Hintergrund stellt sich für uns die berechtigte Frage, ob die ursprüngliche Zielsetzung des Parlaments, wonach eine substantielle Vereinfachung des Strassenverkehrsrechts erfolgen soll, effektiv erreicht wird und ob durch den doch beträchtlichen Aufwand, der seitens des ASTRA betrieben wird, in der Tat ein entsprechender Nutzen bzw. Mehrwert bewirkt werden kann.

Was die Verkehrssignalisation anbelangt, ist der heute bestehende und im Rahmen des Projekts VERVE angesprochene Wildwuchs unserer Meinung nach nicht eine Folge der aktuell geltenden Bestimmungen, sondern in der Regel vielmehr das Resultat des Nichteinhaltens gültiger Vorschriften durch die für die Signalisation zuständigen Behörden. Dementsprechend lässt sich u.E. der „Schilderwald“ durch die geplanten Änderungen nur geringfügig beeinflussen.

Nichtsdestotrotz können wir die unter den Titeln „Formale Änderungen“ (Bst. B der Erläuterungen zur Präsentation VERVE) und „Entrümpelung“ (Bst. C der Erläuterungen zur Präsentation VERVE) weitgehend unterstützen.

II. Detailbemerkungen

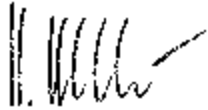
Wir verzichten an dieser Stelle und zum heutigen Zeitpunkt darauf, im Detail auf die einzelnen Verordnungsänderungen einzutreten und Stellung dazu zu nehmen. Wir verweisen allerdings auf die zum Teil sehr detaillierten Eingaben unserer vorgenannten Trägerorganisationen und Mitglieder (ACS, ASTAG, TCS und SFV) und bitten darum, deren Bemerkungen im weiteren Verlauf der Arbeiten am Projekt VERVE gebührend zu berücksichtigen.

Wir werden uns im Rahmen der für das kommende Jahr angekündigten Anhörung ausführlich zu den Vorschlägen des ASTRA äussern und behalten uns – sollte sich die grundlegende Stossrichtung der Vorlage allenfalls ändern – vor, unsere generelle Zustimmung nochmals zu überdenken.

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

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. Koller', with a long horizontal stroke extending to the right.

Hans Koller