

Herrn
Bundesrat
Moritz Leuenberger
Vorsteher UVEK
Bundeshaus Nord
Kochergasse 10
3003 Bern

Bern, 13. März 2009

Umsetzung des Handlungsprogramms des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr (Via sicura) Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrter Herr Bundesrat

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 Strassenbenutzer- 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).

Die Umsetzung des Handlungsprogramms des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr (Via sicura) tangiert die Interessen des privaten Strassenverkehrs in erheblichem Ausmass. Daher danken wir Ihnen für die Einladung, im Rahmen des entsprechenden Vernehmlassungsverfahrens zu den Entwürfen einer Modifikation des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) sowie zu den Änderungen des Ordnungsbussengesetzes (OBG), des Unfallverhütungsbeitragsgesetzes, des Bundesgesetzes über die Invalidenversicherung (IVG), des Heilmittelgesetzes (HMG) und der Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS befürwortet grundsätzlich das vorgeschlagene Handlungsprogramm „Via sicura“. Dabei finden insbesondere sinnvolle technische, betriebliche und infrastrukturelle Vorkehrungen, die zu einer tatsächlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit führen, unsere Unterstützung.

Sehr grosse Vorbehalte bringt strasseschweiz hingegen gegenüber Massnahmen an, die das Gros der sich korrekt verhaltenden Motorfahrzeuglenkenden treffen und diese in finanzieller bzw. strafrechtlicher Hinsicht zusätzlich und unverhältnismässig in die Verantwortung nehmen bzw. kriminalisieren wollen.

Wir sprechen uns im Weiteren dagegen aus, dass weite Teile des Handlungsprogramms „Via sicura“ mittels einer separaten Spezialfinanzierung – Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie über das heute gesetzlich mögliche Höchstniveau von einem Prozent hinaus – sichergestellt werden sollen. Dies nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund, dass der Bundesrat im Zusammenhang mit dem sich in der Vernehmlassung befindenden Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz beabsichtigt, den Mineralölsteuerzuschlag signifikant zu erhöhen.

Zur Finanzierung infrastruktureller und betrieblicher Massnahmen, die einen Beitrag an die Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr leisten, können die Erträge aus der zweckgebundenen Mineralölsteuer und aus der Nationalstrassenabgabe in Kombination mit der (vorgeschlagenen) Einführung einer neuen Zweckbindung der Busseneinnahmen aus dem Strassenverkehr¹ beigezogen werden. Busseneinnahmen können u.E. auch für edukative und informative Massnahmen Verwendung finden.

I. Grundsätzliche Bemerkungen

strasseschweiz hat sich als Mitglied der entsprechenden Begleitkommission massgeblich an der Erarbeitung von „Via sicura“, dem Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr, wie es vom Bundesamt für Strassen (Astra) im Jahr 2005 als Schlussbericht² veröffentlicht wurde, beteiligt. Abgesehen vom Finanzierungsvorschlag – Zuschlag von rund 15 Prozent auf die Netto-Haftpflichtversicherungsprämie während der ersten 15 Jahre³ – konnten wir uns mit den in genanntem Bericht vorgesehenen Massnahmen zum einem grossen Teil einverstanden erklären.

Klaren Vorrang geniessen damals wie heute im betrieblichen und infrastrukturellen Bereich angesiedelte Massnahmen. In erster Linie sind die Sanierung sowie der Ausbau der Strasseninfrastruktur an besonders exponierten Stellen, d.h. auf risikobehafteten und stark frequentierten Strecken und Abschnitten, umgehend in Angriff zu nehmen, wie dies **strasseschweiz** seit Jahren fordert. Dazu gehören die rasche Beseitigung grosser Gefahrenquellen – als Paradebeispiel kann diesbezüglich die Verkehrsführung (Gegenverkehr) im zweispurigen Gotthard-Strassentunnel erwähnt werden – sowie die Eliminierung notorischer Unfallschwerpunkte mittels baulicher und signalisationstechnischer Eingriffe.

Verschärfungen des Strassenverkehrsrechts, welche die Verkehrssicherheit verbessern sollen, werden von **strasseschweiz** nur dann mitgetragen, wenn die entsprechenden Massnahmen zielorientiert sowie zielgruppenspezifisch wirken. Die grosse Mehrheit der sich korrekt verhaltenden

¹ Vgl. auch Motion Giezendanner (06.3529) „Sicherheitsgerechte Verwendung von Bussgeldern“

² Via sicura – Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr, Schlussbericht, ASTRA, Bern 2005

³ Vgl. a.a.O., S. 51

Führerinnen und Führer von Motorfahrzeugen soll nicht wegen einer verschwindend kleinen Minderheit Uneinsichtiger (z.B. Raser) immer mehr in ihrer individuellen (motorisierten) Mobilität eingeschränkt werden. Es kann und darf nicht sein, dass „Via sicura“ auf die Raserproblematik reduziert wird.

Wir verurteilen das Rowdy- bzw. Rasertum auf schweizerischen Strassen aufs Schärfste und treten für die harte Bestrafung von Rasern ein. So befürworten wir in eindeutigen Fällen Gerichtsentscheide, die Rasern eventualvorsätzliche Tötung zur Last legen. Ebenso bejahen wir obligatorische Kurse samt psychologischer Betreuung für bereits identifizierte Raser.

Das einzige Ziel von „Via sicura“ muss die Verhütung von Unfällen sein. Weitergehende Massnahmen wie z.B. die Halterhaftung bei Ordnungsbussen, die Vernichtung von Fahrzeugen, das Verbot von Warnungen vor Verkehrskontrollen, usw. lehnen wir ab. Das unbestrittene Postulat einer Verbesserung der Verkehrssicherheit darf nicht als Vehikel dafür missbraucht werden, um Verkehrspolitik im Sinne einer Veränderung des Modalsplits zu betreiben oder die öffentlichen Finanzen dank vereinfachter Bussenpraxis aufzubessern.

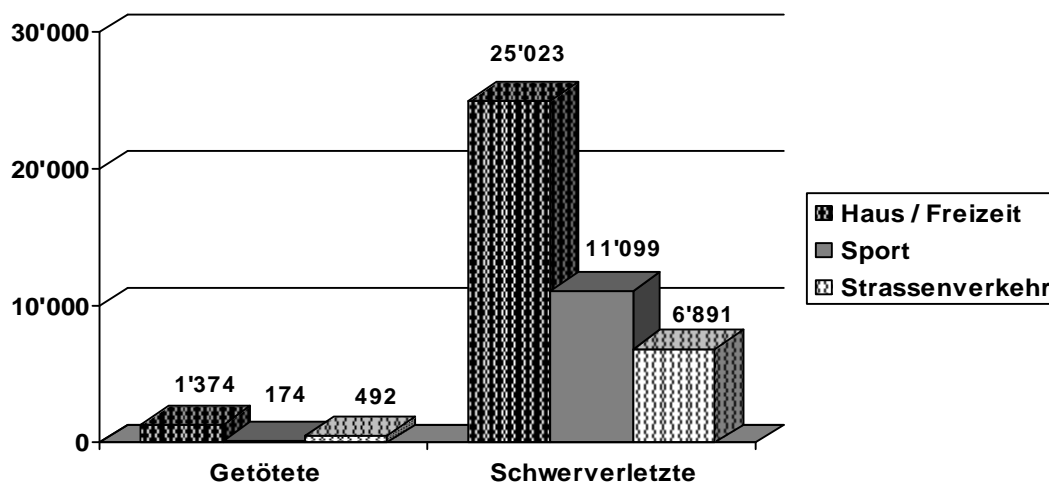
Zu berücksichtigen ist ferner, dass Aufwand und Ertrag in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen und dass die Akzeptanz bei den betroffenen Verkehrsteilnehmenden gewährleistet ist. Deshalb sind nur Massnahmen anzugehen, die eine nachweisbare unfallverhütende Wirkung haben, kosteneffizient sind und auf breite Zustimmung stossen.

Die Verkehrssicherheit ist für **strasseschweiz** ein zentrales Anliegen; nach wie vor wird ihr ein sehr hoher Stellenwert eingeräumt. Wir können deshalb einen guten Teil der im vorliegenden „Via-sicura“-Handlungsprogramm vorgeschlagenen Massnahmen unterstützen. Im Programm sind allerdings auch Massnahmen enthalten, die wir rundweg ablehnen bzw. zu denen wir (grosse) Vorbehalte anbringen. Wunschgemäss werden wir hiernach im Fragebogen (vgl. Ziffer 2 unserer Stellungnahme) im Detail darauf eingehen.

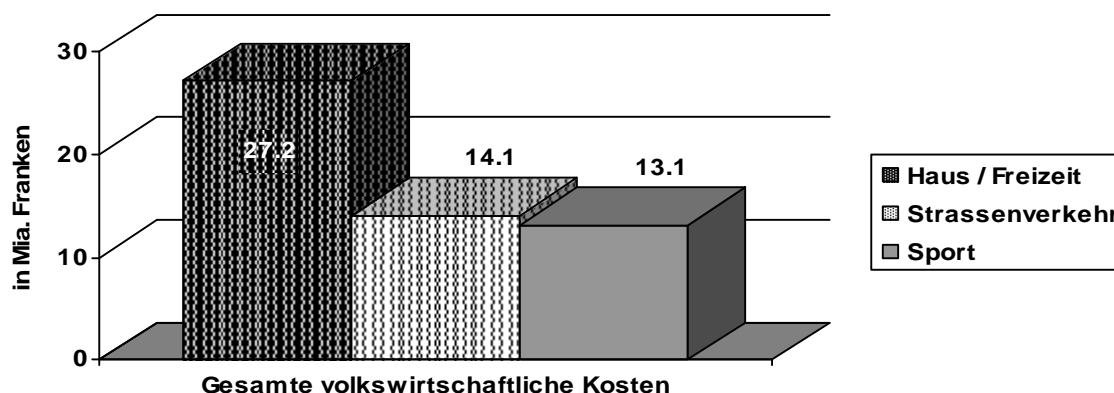
1.1 Wahrung der Relationen bzw. der Verhältnismässigkeit

Es ist **strasseschweiz** an dieser Stelle ein Anliegen, auf die Wahrung der Relationen bzw. der Verhältnismässigkeit hinzuweisen. Damit soll nicht etwa gesagt werden, dass bei der Strassenverkehrssicherheit kein Handlungsbedarf bestehe, sondern vielmehr die Frage in den Raum gestellt werden, ob beim Strassenverkehr punkto Sicherheit nicht ein viel strengerer Massstab angewendet wird, als dies in anderen Bereichen des täglichen Lebens wie z.B. im Haus, in der Freizeit, im Sport oder bei den Suiziden der Fall ist. **strasseschweiz** ist sich dabei im Klaren darüber, dass bei letztgenannten Bereichen in der Regel die Eigen- und nicht die Fremdgefährdung (wie meistens im Strassenverkehr) im Vordergrund steht. Trotzdem erlauben wir uns, diese Vergleiche heranzuziehen – insbesondere auch deshalb, weil der Bund selber die Anzahl der im Strassenverkehr getöteten Personen des Öfteren zu jener der in der Schweiz an Aids verstorbenen Menschen in Beziehung gebracht hat.

Wie die nachstehende Grafik (Quelle: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu/2007) zeigt, ereignete sich im Jahr 2003 der mit Abstand grösste Teil der Nichtbetriebsunfälle mit Todesfolge und Schwerverletzten im Haus und in der Freizeit.

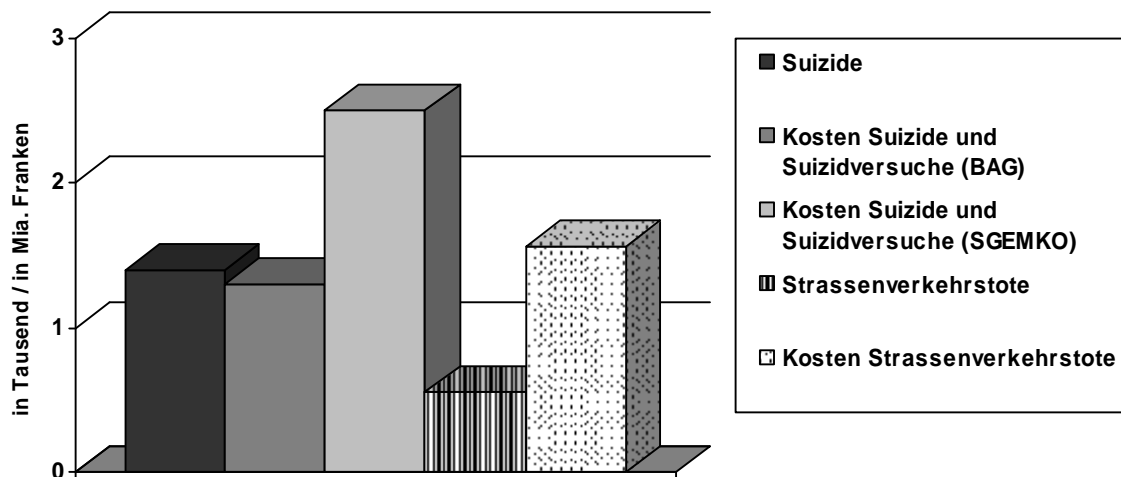


In Bezug auf die gesamten volkswirtschaftlichen Kosten, die durch bei Nichtbetriebsunfällen getötete und schwer verletzte Personen bewirkt werden, steht der Bereich „Haus und Freizeit“ klar an der Spitze, gefolgt vom Strassenverkehr und – knapp hinter diesem – vom Sport, wie die folgende Darstellung verdeutlicht (Quelle: bfu/2007).



Auch verglichen mit den Suiziden (Zahlen für das Jahr 2000) weist der Strassenverkehr im Jahr 2003 eine um fast zwei Drittel tiefere Anzahl Getöteter auf. Suizid ist bei den 15- bis 44jährigen Männern heutzutage die häufigste Todesursache – dies nach dem Rückgang der tödlichen Unfälle im Strassenverkehr und der Abnahme der durch Aids bedingten Todesfälle.⁴

⁴ Vgl. Suizid und Suizidprävention in der Schweiz – Bericht in Erfüllung des Postulates Widmer (02.3251), Bundesamt für Gesundheit (BAG), 15. April 2005, S. 4



Im Gegensatz zu den bestens untersuchten Kosten, die durch die im Strassenverkehr Getöteten entstehen, existieren hinsichtlich der Kosten für Suizide und Suizidversuche erst sehr grobe Abschätzungen. Während ein Bericht⁵ des Bundesamts für Gesundheit (BAG) für das Jahr 2000 Kosten in der Höhe von rund 1,3 Milliarden schätzt (nicht eingerechnet sind dabei die indirekten Kosten der Suizidversuche), weist eine im Auftrag der Schweizerischen Gesellschaft für die Europäische Menschenrechtskonvention (SGEMKO) erstellte Studie⁶ für das Jahr 1999 mit rund 2,5 Milliarden Franken beinahe doppelt so hohe approximative Gesamtkosten aus.

Gemäss dem hiavor erwähnten BAG-Bericht haben sich zwischen 1969 und 2000 rund 3'080 Personen durch den Zug überfahren lassen.⁷ Das ergibt im Durchschnitt knapp hundert Getötete pro Jahr; hinzu kommen gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) 29 Unfalltote für das Jahr 2000. In diesem Jahr sind im Eisenbahnverkehr insgesamt also gegen 130 Todesopfer zu verzeichnen gewesen. **Während die Suizide bei der Schiene ausgeklammert werden, sind sie bei den im Strassenverkehr Getöteten bereits berücksichtigt. Dabei geht man von gut zehn Prozent aller tödlich verlaufenen Strassenverkehrsunfälle aus, die auf suizidale Absicht zurückzuführen sind.**⁸

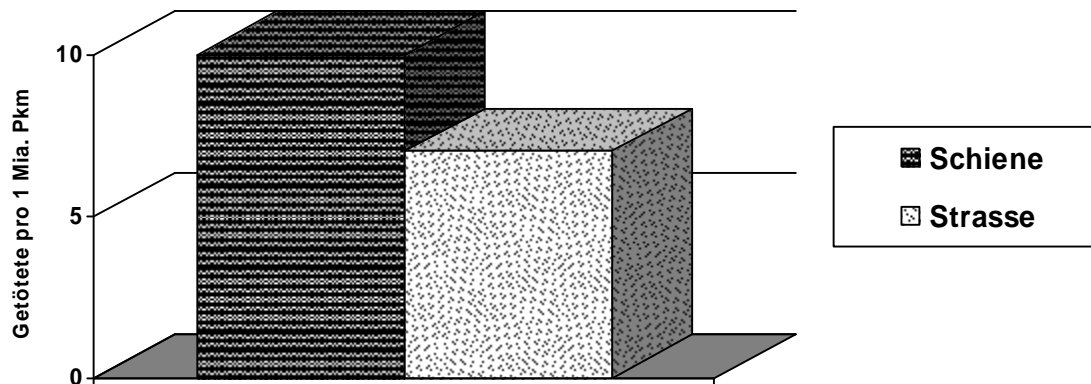
Wird nun das Total der Getöteten (inklusive Suizide) in Relation zu den auf der Schiene bzw. auf der Strasse im Jahr 2000 geleisteten Personenkilometer (Pkm) gemäss BFS-Angaben gesetzt, schneidet die Eisenbahn gegenüber dem privaten Strassenverkehr schlechter ab (zehn zu sieben Getötete pro eine Milliarde Pkm), wie nachfolgende Darstellung veranschaulicht.

⁵ Suizid und Suizidprävention in der Schweiz – Bericht in Erfüllung des Postulates Widmer (02.3251), Bundesamt für Gesundheit (BAG), 15. April 2005

⁶ Der Preis der Verzweiflung – Über die Kostenfolgen des Suizidgeschehens in der Schweiz, Peter Holenstein, im Auftrag der Schweizerischen Gesellschaft für die Europäischen Menschenrechtskonvention (SGEMKO), Zürich, 16. Juni 2003

⁷ Vgl. Suizid und Suizidprävention in der Schweiz – Bericht in Erfüllung des Postulates Widmer (02.3251), Bundesamt für Gesundheit (BAG), 15. April 2005, S. 11

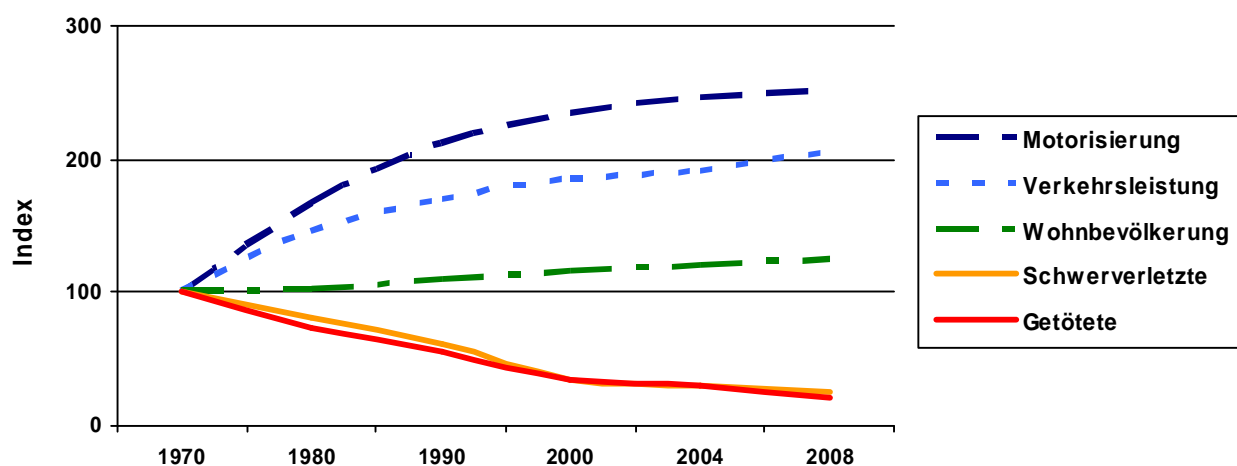
⁸ Vgl. Artikel „Der Freitod hat einen hohen Preis – Suizide und Suizidversuche mit Kostenfolgen“, Neue Zürcher Zeitung (NZZ), 20./21. November 2004, Nr. 272, S. 79



1.2 Schweiz ist im Bereich der Verkehrssicherheit sehr erfolgreich

Wie im erläuternden Bericht richtig bemerkt wird, konnten im vergangenen Vierteljahrhundert betreffend die Sicherheit auf Schweizer Strassen erhebliche Erfolge erzielt werden. Waren im Jahr 1971 als Höchststand noch 1'773 im Strassenverkehr getötete Personen zu verzeichnen gewesen, reduzierte sich diese Zahl auf noch 357 im Jahr 2008. Dies entspricht einer Abnahme von nahezu 80 Prozent! Im selben Zeitraum haben sich nicht nur der Grad der Motorisierung mehr als verdoppelt und die Verkehrsleistung (in Pkm) verzweifacht, sondern auch die ständige Wohnbevölkerung der Schweiz hat um gut 1,4 Millionen Personen zugenommen, wie die nachstehende Darstellung, die auf Angaben des Bundesamts für Statistik (BFS), der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) und von **strasseschweiz** beruht, eindrücklich belegt.

Äusserst erfreulich ist zudem, dass im vergangenen Jahr nebst dem Rekordtief bei den Getöteten auch die Anzahl der im Strassenverkehr schwer verletzten Menschen erstmals nach langen Jahren annähernder Stagnation unter die 5'000-Marke gefallen ist und mit 4'759 Personen einen neuen Tiefststand erreicht hat.



Derweil im „Via-sicura“-Schlussbericht aus dem Jahr 2005 die in der schweizerischen Verkehrssicherheit erzielten Erfolge noch detailliert ins europäische Umfeld (Jahre 2000 bis 2003)

eingebettet wurden⁹, sind solche internationale Vergleiche im erläuternden Bericht nicht nur nicht aktualisiert worden, sondern fehlen unverständlicherweise sogar gänzlich. Bei den im Strassenverkehr Getöteten belegte die Schweiz im Jahr 2003 pro eine Million Einwohner den sehr guten vierten und pro eine Milliarde Fahrzeugkilometer sowie in absoluten Zahlen den ausgezeichneten zweiten Rang (siehe nachstehende Tabelle aus besagtem Schlussbericht).

	pro 1 Mio. Einwohner				pro 1 Mia. Fahrzeug-Kilometer				Total (absolut)			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
UK	60	60	60	61	7	...	7	7	3580	3598	3431	3508
S	67	66	60	59	...	...	...	...	591	583	532	529
NL	68	62	61	64	...	...	8	...	1082	993	987	1028
CH	83	75	71	75	11	10	8	9	592	544	513	546
D	91	85	83	80	12	11	10	10	7503	6977	6842	6613
I	111	116	117	...	...	...	...	...	6410	6682	6736	...
A	120	118	119	115	13	13	12	12	976	958	956	931
F	138	138	129	102	15	15	14	...	8079	8160	7655	6058

Tab. 5: Im Strassenverkehr Getötete in den Jahren 2000–2003
(Quelle: IRTAD/BFS)

Mit anderen Worten: Die Schweiz ist im Bereich der Strassenverkehrssicherheit sehr erfolgreich und nimmt heute in Europa eine Spitzenposition ein. **strasseschweiz verlangt, dass in der Botschaft zu „Via sicura“ diese internationale Ebene wieder Eingang findet und dass die Vergleiche sowie Zahlen auf den neuesten Stand gebracht werden.** Ebenfalls würde in diesem Zusammenhang interessieren, wie sich die Verhältnisse der Getöteten sowie Schwerverletzten zu den geleisteten Personenkilometern sowie zur Länge des gesamten Strassennetzes der jeweiligen Länder präsentieren.

Ferner gilt es zu berücksichtigen, dass die Schweiz punkto Verkehrssicherheit von einem sehr hohen Niveau aus startet und sich daher nicht einfach telquel einem von der Europäischen Union (EU) vorgegebenen durchschnittlichen Reduktionsziel unterwerfen kann und muss. Dies eben deswegen nicht, weil es in der EU leider Staaten gibt, die bis anhin äusserst wenig für die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf ihren Strassen unternommen haben.

Im erläuternden Bericht nicht plausibilisiert wird zudem die Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten zehn Jahre nach dem Start des Handlungsprogramms „Via sicura“. Beim Einsatz von jährlich 300 Millionen Franken sollen pro Jahr ca. 180 getötete und ca. 1'800 schwer verletzte Personen vermieden werden, bei Aufwendungen von 110 Millionen Franken pro Jahr wären es die Hälfte (also jährlich ca. 90 Getötete und ca. 900 Schwerletzte weniger) und bei einem Beitrag von 45 Millionen Franken jährlich wären es „nur“ noch ca. 70 getötete und ca. 700 schwer verletzte Menschen.

Wie kommen diese Reduktionszahlen zustande? Warum sollen sie erst zehn Jahre nach dem Start des Programms erreicht werden? Was würde geschehen, falls die Vorgaben nicht eingehalten werden könnten? Auf diese Fragen hätten wir gerne ausführliche und nachvollziehbare Antworten!

⁹ Vgl. Via sicura – Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr, Schlussbericht, ASTRA, Bern 2005, S. 8 f

II. Fragebogen

II.a. Welche Umsetzungsvariante gemäss Ziff. 3 des Erläuterungsberichts soll realisiert werden?

1. Variante Ziff. 3.1 gemäss Erläuterungsbericht		
1.1 Erhöhung des Zuschlags auf 2,5%?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Mittels des „Via-sicura“-Handlungsprogramms wird die Verkehrssicherheit zu einer allgemeinen Bundesaufgabe und steht in Konkurrenz zu anderen Bundesaufgaben. Die notwendigen Aufwendungen für Bau, Unterhalt sowie Betrieb der Strasseninfrastruktur haben einen massgeblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit und sollen (wie bis anhin) aus zweckgebundenen Strassenabgaben bezahlt werden. Eine neue Spezialfinanzierung, die durch die Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie (MHV-Prämie) über das heute gesetzlich mögliche Niveau von einem Prozent hinaus eingerichtet wird, kommt für strasseschweiz nicht in Frage.		
1.2 Zweckbestimmung für edukative und informative Massnahmen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA (eventualiter)	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Sollte es gegen unseren Widerstand trotzdem zu einer Erhöhung des Zuschlags auf 2,5% kommen, können wir uns mit einer Zweckbestimmung für edukative und informative Massnahmen der Kantone einverstanden erklären.		

2. Variante Ziff. 3.2 gemäss Erläuterungsbericht		
2.1 Erhöhung des Zuschlags auf 5%?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Mittels des „Via-sicura“-Handlungsprogramms wird die Verkehrssicherheit zu einer allgemeinen Bundesaufgabe und steht in Konkurrenz zu anderen Bundesaufgaben. Die notwendigen Aufwendungen für Bau, Unterhalt sowie Betrieb der Strasseninfrastruktur haben einen massgeblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit und sollen (wie bis anhin) aus zweckgebundenen Strassenabgaben bezahlt werden. Eine neue Spezialfinanzierung, die durch die Erhöhung des Zuschlags auf der MHV-Prämie über das heute gesetzlich mögliche Niveau von einem Prozent hinaus eingerichtet wird, kommt für strasseschweiz nicht in Frage.		
2.2 Zweckbestimmung der Verkehrsbussen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Mit der 50prozentigen Zweckbindung der Einnahmen aus den Verkehrsbussen können wir uns einverstanden erklären. Wir befürworten in diesem Zusammenhang die hiervoor bereits erwähnte Motion von Nationalrat Ulrich Giezendanner (06.3529), die in dieselbe Richtung zielt. strasseschweiz ist zudem erfreut darüber, dass diese Finanzierungsvariante wieder Eingang in die Diskussion gefunden hat, nachdem sie im „Via-sicura“-Schlussbericht schon ausser Rang und Traktanden gefallen war. ¹⁰ Verkehrsbussen sind unserer Meinung nach insbesondere zweckbestimmt für edukative und informative Massnahmen einzusetzen.		

¹⁰ Vgl. Via sicura – Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr, Schlussbericht, ASTRA, Bern 2005, S. 50

3. Variante Ziff. 3.3		
3.1 Erhöhung des Zuschlags auf 5%?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Eine neue Spezialfinanzierung, die durch die Erhöhung des Zuschlags auf der MHV-Prämie über das heute gesetzlich mögliche Niveau von einem Prozent hinaus eingerichtet wird, kommt für strasseschweiz nicht in Frage. Mittels des „Via-sicura“-Handlungsprogramms wird die Verkehrssicherheit zu einer allgemeinen Bundesaufgabe und steht in Konkurrenz zu anderen Bundesaufgaben. Die notwendigen Aufwendungen für Bau, Unterhalt sowie Betrieb der Strasseninfrastruktur haben einen massgeblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit und sollen (wie bis anhin) aus zweckgebundenen Strassenabgaben bezahlt werden.		
3.2 Zweckbestimmung des Zuschlags?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA (eventualiter)	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Sollte es entgegen unserer ablehnenden Haltung dennoch zu einer Erhöhung des Zuschlags auf fünf Prozent kommen, soll das Geld primär für die Strasseninfrastruktur und sekundär für edukative Massnahmen verwendet werden. Bei Letzterem wäre insbesondere darauf hinzuwirken, dass die Verkehrserziehung Teil des obligatorischen Schulunterrichts würde.		

II.b. Einzelmassnahmen (Ziff. 4.1 Strassenverkehrsgesetz)

4. Sind Sie mit den Infrastrukturmassnahmen einverstanden? (Art. 6a - 6d)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Mit den Infrastrukturmassnahmen ist strasseschweiz – wie hiavor bereits erwähnt – grundsätzlich sehr einverstanden. Diese müssen u.E. in erster Linie via die zweckgebundenen Erträge aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag sowie aus der Nationalstrassenabgabe finanziert werden.</p> <p>Im vorgeschlagenen neuen Art. 6a Abs. 1 SVG beantragen wir die folgende Ergänzung: „Bund, Kantone und Gemeinden sorgen dafür, dass die Strasseninfrastruktur so ausgebaut, saniert, angelegt, unterhalten und betrieben wird, (...)“</p> <p>Grösste Vorbehalte müssten wir jedoch dann anbringen, wenn es unter Titeln wie „Koexistenz“ oder „Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsregimes“ darum ginge, geltende Höchstgeschwindigkeiten inner- und ausserorts generell senken zu wollen.</p>		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Mindestanforderungen an die charakterliche Eignung festlegt? (Art. 14 Abs. 1 Bst. d und 25 Abs. 3 Bst. a)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Der erläuternde Bericht, der in dieser Frage detaillierter hätte ausfallen dürfen, erwähnt lediglich, dass die charakterliche Eignung im Gesetz geregelt werden muss, „damit die Eignungsbedingungen für das Führen eines Motorfahrzeugs vollkommen transparent und nachvollziehbar“ sind, was an sich wünschenswert ist.</p> <p>Doch ist es wirklich nötig, dieses zusätzliche Kriterium für die Fahreignung zu den Kriterien physische und psychische Eignung hinzuzufügen? Nach dem geltenden Recht kann die Verwaltungsbehörde bereits heute einen Führerausweisenzug aus Sicherheitsgründen verfügen, indem sie sich auf die charakterliche Eignung des Fahrers beruft – dies in der Regel aufgrund eines psychologischen Gutachtens. Einzig systematische Kontrollen (psychologische Tests bei der Beantragung eines Führerausweises), die strasseschweiz allerdings ablehnt, könnten dieses neue Kriterium eindeutig umsetzen.</p>		

<p>Wie zuverlässig wären solche „Charakterkontrollen“ (eventuell allgemein oder häufiger durchgeführt als heute) auf der Grundlage der erwähnten Kriterien? Einige unverbesserliche Fahrer würden möglicherweise identifiziert; doch wie viele würden durch die Maschen fallen? Noch schlimmer: Wie viele gute Fahrer drohten durch die Prüfung zu fallen oder zumindest ungerechtfertigte administrative Unannehmlichkeiten auf sich nehmen zu müssen aufgrund so vager Kriterien (z.B. „Risikobewusstsein“, „reife Konfliktverarbeitung“, „Stressresistenz“, „Flexibilität im Denken“, „psychische Ausgeglichenheit“), wie sie im Bericht aufgeführt sind?</p> <p>Würde das Kriterium charakterliche Eignung, das in der Praxis und in der Rechtsprechung bereits angewendet wird, formell im Gesetz verankert, so würde dies kaum zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Es droht ausserdem, dass das Ganze in systematische Charakterprüfungen ausartet, die von zweifelhafter Zuverlässigkeit in einem sehr subjektiven, die Persönlichkeit des Fahrers tangierenden Bereich sind.</p> <p>Mit anderen Worten: Aus den vorliegenden Unterlagen geht nicht hervor, wie die Mindestanforderungen an die charakterliche Eignung definiert werden sollen bzw. mit welchen Massnahmen diese Mindestanforderungen geprüft werden. Aus unserer Sicht ist es schwierig, aus dem Verhalten eines Menschen abschliessend gültige Erkenntnisse für seine künftige Eignung als Motorfahrzeugführer zu gewinnen. Die Bestimmungen in Art. 14 SVG sowie die einschlägigen Regelungen in der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) sind u.E. ausreichend.</p>
--

<p>6. Sind Sie damit einverstanden, dass Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen, keine Lernfahrten begleiten dürfen? (Art. 15 Abs. 1)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Diese Massnahme erachten wir als sinnvoll.		

<p>7. Sind Sie mit der Einführung eines Weiterbildungsobligatoriums (1 Tag pro 10 Jahre) für Personenwagen- und Motorradlenkende einverstanden? (Art. 15 Abs. 5)</p>		
Für Motorwagen- und Motorradfahrende?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Es bestehen u.E. berechtigte Zweifel daran, ob diese Massnahme bei über vier Millionen Personen, die in der Schweiz einen Führerausweis für Motorwagen und/oder Motorräder besitzen, realisierbar und wirksam ist sowie ob die Kosten und Nutzen eines solchen Weiterbildungsobligatoriums überhaupt in einem vernünftigen Verhältnis zueinander stehen. Bevor nicht objektive und konsolidierte Erkenntnisse zur Zweiphasenausbildung vorliegen, setzt strasseschweiz weiterhin auf die freiwillige Weiterbildung.		
Nur für Motorwagenfahrende?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bevor nicht objektive und konsolidierte Erkenntnisse zur Zweiphasenausbildung vorliegen, setzt strasseschweiz weiterhin auf die freiwillige Weiterbildung.		
Nur für Motorradfahrende?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen.		

8. Sind Sie mit der Befristung des Führerausweises einverstanden? (Art. 15b und 15c)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Die Beschränkung der Gültigkeitsdauer des Führerausweises auf maximal zehn Jahre lehnen wir ab, da wir den Erfolg und die Wirksamkeit dieser Massnahme, die u.E. nur mit einem unverhältnismässigen Aufwand zu bewerkstelligen ist, in Frage stellen. Ungeklärt bleibt ferner, wie mit den bestehenden unbeschränkt gültigen Führerausweisen (Stichwort: wohl erworbene Rechte) verfahren wird.		

9. Sind Sie mit der Periodizität der Fahreignungsuntersuchungen für nichtberufsmässige Fahrzeuglenkerinnen und -lenker einverstanden? (Art. 15c Abs. 1-3)		
<input type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> JA, Variante mit Zwischenschritt 65 J. <input type="checkbox"/> JA, Variante ohne Zwischenschritt 65 J.	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
strasseschweiz spricht sich gegen die neu vorgeschlagene Periodizität der Fahreignungsuntersuchungen für nichtberufsmässige Fahrzeuglenkende aus, da sie mit der Befristung des Führerausweises, die wir ablehnen, verknüpft ist. Aber auch wenn dies nicht der Fall wäre, schiesst der Vorschlag u.E. übers Ziel hinaus. An der heutigen Regelung betreffend die Fahreignungsuntersuchung ist festzuhalten.		
9.1 Sind Sie damit einverstanden, dass die Führerausweiskategorien für Motorfahrzeuge, die mehr als acht Sitzplätze ausser dem Fahrersitz aufweisen, mit dem Erreichen des 70. oder des 75. Altersjahres des Inhabers oder der Inhaberin verfallen? (Art. 15c Abs. 7)		
<input type="checkbox"/> JA, Variante mit 70 Jahren <input checked="" type="checkbox"/> JA, Variante mit 75 Jahren	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Obwohl für strasseschweiz die Gültigkeitsdauer des Führerausweises grundsätzlich vor allem von der physischen sowie psychischen Eignung des Fahrers und nicht vom Alter abhängen soll und obwohl es in Zukunft immer mehr 75-Jährige geben wird, die absolut in der Lage sind, ein solches Motorfahrzeug zu führen, können wir uns mit dieser Variante einverstanden erklären.		

10. Sind Sie damit einverstanden, dass beim Verdacht fehlender Fahreignung im Sinne von Artikel 15d die kantonale Behörde eine Fahreignungsuntersuchung anordnen muss? (Art. 15d)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Wir sind damit einverstanden, dass die kantonale Behörde beim Verdacht fehlender Fahreignung eine Fahreignungsuntersuchung anordnen muss. Nach unserer Beurteilung ist der neue Art. 15d aber unnötig, weil die kantonalen Behörden bereits nach dem geltenden Recht bei einem begründeten Verdacht fehlender Fahreignung diese – nötigenfalls verbunden mit einem vorsorglichen Entzug des Führerausweises – abzuklären haben und dies auch in langjähriger Praxis so umsetzen. Zudem schafft die detaillierte Regelung auf Gesetzesstufe verglichen mit dem geltenden Recht neue Schwierigkeiten. Heute enthält der Leitfaden der Expertengruppe Verkehrssicherheit „Verdachtsgründe fehlender Fahreignung“ vom 26. April 2000 eine Zusammenstellung der Verdachtsgründe, bei denen eine Fahreignungsabklärung angezeigt erscheint. Art. 15d Abs. 1 Bst. a-c führt nun die von der Expertengruppe Verkehrssicherheit aufgeführten Hauptkategorien für die Verdachtsgründe fehlender Fahreignung ins SVG über. Dieses Vorgehen weist durchaus Nachteile auf. So findet z.B. auf dem Gebiet der Fahreignungsabklärungen eine stetige Entwicklung statt, die		

<p>möglichst ohne Verzug in die Massnahmenpraxis einfliessen sollte. Nach unserem Dafürhalten sollten deshalb die Abklärungskriterien bzw. der Inhalt von Art. 15d Abs. 1 nicht gesetzlich verankert werden, sondern über eine Aktualisierung des bestehenden Leitfadens oder höchstens via eine Verordnungsbestimmung geregelt werden. Dies, um sicherzustellen, dass Anpassungen auch in Zukunft rasch möglich sind.</p> <p>Betreffend den in Art. 15d Abs. 1 Bst. a vorgesehenen Wert von 1,6 Promille Blutalkoholkonzentration bzw. 0,8 Milligramm pro Liter Atemalkoholkonzentration als Schwellenwert für eine zwingende Fahreignungsabklärung beim Fahren in angetrunkenem Zustand halten wir fest, dass dieser Schwellenwert sehr tief angesetzt erscheint.</p> <p>Die Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass gerade Ersttäter, die als Mittelwert 2,5 Promille aufwiesen, oftmals als fahrgeeignet beurteilt werden – insbesondere dann, wenn die Leberwerte in der Norm liegen und keine Stigmata festgestellt werden können. Es wird durch die verkehrsmedizinischen Fachleute zu beurteilen sein, ob eine Fahreignungsabklärung bereits ab 1,6 Promille erfolgen soll. Wissenswert wäre es, ob von unserem Nachbarland Deutschland diesbezüglich sachdienliches statistisches Zahlenmaterial beigezogen werden könnte.</p> <p>In den Kantonen würde der in Art. 15d Abs. 1 Bst. a vorgesehene neue Schwellenwert jedenfalls zu einer massiven Zunahme der Fahreignungsabklärungen führen. Die hierzu notwendigen Untersuchungskapazitäten dürften kaum innert nützlicher Frist aufgebaut werden können. Es wäre somit empfehlenswert, die Senkung des heutigen Schwellenwerts von 2,5 Promille vorerst stufenweise vorzunehmen. Dies würde auch die Möglichkeit eröffnen, weitere Erfahrungen sammeln und die Zusammenhänge zwischen einem bestimmten Wert der Blut- bzw. Atemalkoholkonzentration und der Fahreignung (Trunksucht) statistisch erfassen zu können. Als Ansatz wäre es sinnvoll, Fahreignungsabklärungen bei Ersttätern vorerst ab einem Wert von zwei Promille Blutalkoholkonzentration bzw. einem Milligramm pro Liter Atemalkoholkonzentration durchzuführen und diesen Wert zu einem späteren Zeitpunkt – nach einer Validierungsphase – gegebenenfalls zu senken. Damit dies zeitlich innert vernünftiger Frist möglich ist, empfiehlt es sich erneut, diese Grenzwerte nicht auf Gesetzesstufe, sondern entweder in einer Verordnung oder im bestehenden Leitfaden festzulegen.</p> <p>Die in Art. 15d Abs. 1 Bst. b betreffend Drogen gewählte Formulierung bedarf klarerweise einer Präzisierung, falls eine Einführung im vorgeschlagenen Wortlaut erfolgen sollte. Gerade Formulierungen wie „starke Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit bewirken“ oder „hohes Abhängigkeitspotential“ lassen unnötige Angriffsflächen für Rekurse und Beschwerdeverfahren entstehen.</p>

11. Sind Sie mit der obligatorischen Nachschulung bei einem Führerausweisentzug einverstanden? (Art. 16e)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<input type="checkbox"/> Wenn ja, obligatorische Nachschulung? <input type="checkbox"/> Wenn ja, bedingte Verlängerung des Ausweisentzugs um drei Monate, die wegfällt, wenn Nachschulung besucht wurde (Variante)?		
<p>Mit dieser Massnahme sind wir in der vorgeschlagenen Form nicht einverstanden. Wir sind nicht der Ansicht, dass der Führerausweisentzug ausschliesslich in Fällen erfolgt, wo eine Nachschulung dem betroffenen Lenker bei der künftigen Bewältigung ähnlicher Situationen hilft.</p> <p>Einverstanden wären wir hingegen mit der obligatorischen Nachschulung, wenn der Führerausweisentzug aufgrund einer vorsätzlich begangenen schweren Regelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 2 SGV erfolgt ist. Wir schlagen allerdings vor, diesbezüglich eine Art Punktesystem einzuführen. Dieses muss auch die Chance zur Besserung beinhalten, was sich konkret auf das Punktekonto positiv auswirken bzw. sich auf diesem in irgendeiner Form von Gutschriften ausdrücken muss.</p>		

12. Sind Sie mit der Verpflichtung zum Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten nach einem Führerausweisentzug wegen einer schweren Widerhandlung gegen die Geschwindigkeitsvorschriften einverstanden? (Art. 17a und 99 Ziff. 9)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme
<p>Zu dieser Frage können wir keine einheitliche Stellungnahme abgeben, da innerhalb unserer Trägerorganisationen divergierende Positionen bestehen.</p> <p>Während der Automobilclub der Schweiz (ACS) und der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) bei erheblichen Verfehlungen bzw. Verstössen gegen die Verkehrsregeln die Vorschrift befürworten, spricht sich der Touring Club Schweiz (TCS) dagegen aus, weil er eine generelle obligatorische Einführung von Datenauf-</p>		

<p>zeichnungsgesetzen, die präventiv nur wenig bewirken und bezüglich der Intimsphäre sehr aufdringlich sind, um jeden Preis verhindern will – und zwar solange</p> <p>§ die Kontrollmodalitäten und die erfassten Daten nicht genau definiert sind;</p> <p>§ die betroffenen Widerhandlungen nicht eindeutig auf Geschwindigkeitsüberschreitungen begrenzt sind;</p> <p>§ die Anwendungsbedingungen für den Fahrer allzu aufdringlich sind.</p> <p>Für weitere Details verweisen wir auf die einschlägigen Stellungnahmen von ACS, Astag und TCS.</p>
--

13. Sind Sie mit der Neudefinition des Mindestalters für Rad Fahrende einverstanden?

(Art. 19 Abs. 1 und 1^{bis})

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Grundsätzlich sind wir mit der schweizweiten Harmonisierung des Mindestalters für Radfahrende einverstanden. Allerdings stellt sich für uns die Frage, ob das Mindestalter nicht erst bei Vollendung des achten, sondern realistischere bereits bei Vollendung des siebten oder gar des sechsten Lebensjahrs anzusetzen wäre. Es kann u.E. nicht sein, dass einerseits – auch von Bundesseite – stets moniert wird, die heutigen Kinder hätten zu wenig Bewegung, und dass andererseits die Schwelle für eine sinnvolle Bewegung mit dem Fahrrad noch weiter hinaufgesetzt wird. Ebenfalls erachten wir es als wichtig, dass den Kindern die Gelegenheit zum Üben auf wenig befahrenen Strassen und Wegen erhalten bleibt.</p>		

14. Sind Sie mit der Anhebung des Mindestalters für Fuhrleute einverstanden?

(Art. 21 Abs. 1 und 2 erster Satz)

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

15. Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat Massnahmen zur Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung erlässt?

(Art. 25 Abs. 3 Bst. f und g)

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme
<p>Zu dieser Frage können wir keine einheitliche Stellungnahme abgeben, da innerhalb unserer Trägerorganisationen divergierende Positionen bestehen.</p> <p>Während ACS und TCS diese Frage bejahen, lehnt es die Astag ab, dass der Bundesrat solche Massnahmen erlässt. Wir verweisen an dieser Stelle auf die einschlägigen Stellungnahmen.</p>		

16. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für Personengruppen, denen im Strassenverkehr besondere Verantwortung zukommt oder von denen eine besondere Gefahr ausgeht, eine tiefere Promillegrenze (0,1 Promille) festlegen kann als die von Bundesversammlung festgelegte generelle Limite von 0,5 Promille?

(Art. 31 Abs. 2^{bis})

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Mit der vorgeschlagenen Promillegrenze (0,1 Promille), welche für die betreffenden Personengruppen einer Nulltoleranz-Vorschrift gleichkommt, ist strasseschweiz nicht einverstanden. Gutheissen könnten wir hingegen eine Promillegrenze von 0,2 Promille für Motorfahrzeuglenkende im gewerbmässigen Personen- und Gütertransport. Diese berücksichtigt in angemessener Weise, dass z.B. auch der Genuss von reifen Früchten zu einem messbaren Anstieg des Blutalkoholgehalts führen kann. Insbesondere jugendliche Neuliker werden im Rahmen der Zweiphasenausbildung während der Probezeit bei einer Verletzung der Verkehrsregeln genügend hart angefasst und bestraft.</p>		

16.1 Personen, die den konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse durchführen?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme
Zu dieser Frage können wir keine einheitliche Stellungnahme abgeben, da innerhalb unserer Trägerorganisationen divergierende Positionen bestehen. Wir verweisen auf die einschlägigen Stellungnahmen von ACS, Astag und TCS.		
16.2 Personen, die Personen- oder Gütertransporte (mit Lastwagen) berufsmässig durchführen?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme
Zu dieser Frage können wir keine einheitliche Stellungnahme abgeben, da innerhalb unserer Trägerorganisationen divergierende Positionen bestehen. Wir verweisen auf die einschlägigen Stellungnahmen von ACS, Astag und TCS.		
16.3 Personen, die Lieferwagen führen?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Siehe Bemerkungen zu Ziffer 16.		
16.4 Fahrlehrer?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme
Zu dieser Frage können wir keine einheitliche Stellungnahme abgeben, da innerhalb unserer Trägerorganisationen divergierende Positionen bestehen. Wir verweisen auf die einschlägigen Stellungnahmen von ACS, Astag und TCS.		
16.5 Personen, die Lernfahrten begleiten?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Siehe Bemerkungen zu Ziffer 16.		
16.6 Inhaber des Lernfahrausweises?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Siehe Bemerkungen zu Ziffer 16.</p> <p>Die Jungen in Ausbildung sind sich der Konsequenzen im Fall einer Widerhandlung sehr bewusst. Weil ein Lernfahrausweis bereits viel kostet, haben sie kein Interesse daran, nochmals von vorne beginnen zu müssen. Nach Feststellung der Polizei sind nicht Fahrschüler das Publikum, das anvisiert werden muss, um die auf Alkohol zurückgehenden Unfälle zu reduzieren.</p>		
16.7 Inhaber des Führerausweises auf Probe?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Siehe Bemerkungen zu Ziffer 16.</p> <p>Junge Leute, die im Besitz eines Führerausweises auf Probe sind, wissen, dass sie keine schwerwiegenden Fehler machen dürfen und sind sich allfälliger Folgen sehr wohl bewusst. Der Führerausweis auf Probe hängt wie ein Damoklesschwert über dem Neulenker, und die Bedingungen sind schon streng genug. Laut Polizei ist es nicht diese Kategorie von Fahrern, die Probleme verursacht und die anvisiert werden muss, um auf Alkohol zurückgehende Unfälle zu reduzieren.</p> <p>Die Erfahrungen mit dem Führerausweis auf Probe, der erst vor kurzem eingeführt wurde, erlauben es noch nicht, eine neue Massnahme zu rechtfertigen. Es muss zugewartet werden, ob in der Unfallstatistik die erwartete Verbesserung bei der Unfallkurve der Junglenker im Alter zwischen 18 und 24 Jahren festgestellt werden kann.</p>		

17. Sind Sie mit der Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag einverstanden? (Art. 41 Abs. 1)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Eigentlich könnte sich strasseschweiz mit dieser Massnahme hinsichtlich neuer Motorfahrzeuge, unter Gewährung einer angemessenen Übergangsfrist, einverstanden erklären. Gegenwärtig ist aber das obligatorische Fahren mit Licht am Tag noch zu umstritten. Einerseits hat offenbar Österreich das Lichtobligatorium mangels Wirksamkeit wieder aufgehoben. Andererseits vermischen wir im erläuternden Bericht Aussagen darüber, wie sich die Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag auf die Verkehrssicherheit für Motorradfahrende auswirkt. Solange zu diesen Punkten keine fundierten und überzeugenden Erkenntnisse vorliegen, lehnen wir diese neue Vorschrift ab. Der Beschluss der EU-Kommission, wonach ab 2011 jedes neue Fahrzeugmodell mit Tagfahrlichtern ausgerüstet sein soll, und die auf Verordnungsebene verankerte Empfehlung, tagsüber mit Licht zu fahren, sind vorläufig ausreichend.</p>		
18. Sind Sie damit einverstanden, dass die beweissichere Atemprobe eingeführt wird? (Art. 55 Abs. 6 und 7 Bst. d)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>strasseschweiz lehnt die beweissichere Atemprobe ab, da sie nach wie vor mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet ist, die ebenfalls im erläuternden Bericht – wenn auch nur in aller Kürze – erwähnt sind.¹¹ Als Sachbeweis für Angetrunkenheit am Steuer soll weiterhin das Ergebnis der Blutalkoholanalyse gelten, sofern die oder der Betroffene das Ergebnis der Atemluftkontrolle nicht anerkennt. Letztere lässt z.B. die Rückrechnung auf die tatsächliche Trinkzeit und die Menge nicht zu. Beim Blutalkoholtest ist dies aufgrund des bekannten Stoffwechsels hingegen nahezu problemlos möglich.</p>		
19. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Einführung der Helmtragepflicht für Rad Fahrende erhält? (Art. 57 Abs. 5 Bst. b)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme
<p>Zu dieser Frage können wir keine einheitliche Stellungnahme abgeben, da innerhalb unserer Trägerorganisationen divergierende Positionen bestehen. Wir verweisen auf die einschlägigen Stellungnahmen von ACS, Astag und TCS.</p>		
20. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Helmtragepflicht für Kinder bis 14 Jahren einführt? (Art. 57 Abs. 5 Bst. b)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme
<p>Zu dieser Frage können wir keine einheitliche Stellungnahme abgeben, da innerhalb unserer Trägerorganisationen divergierende Positionen bestehen. Wir verweisen auf die einschlägigen Stellungnahmen von ACS, Astag und TCS.</p>		
21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Haftpflichtversicherungen bei grobfahrlässig begangenen Verkehrsregelverletzungen Rückgriff auf die Unfall verursachende Person nehmen müssen? (Art. 65 Abs. 3)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Mit dieser Massnahme sind wir nicht einverstanden. Unter Privaten soll weiterhin die Vertragsfreiheit gelten.</p>		

¹¹ Vgl. erläuternder Bericht zum Vernehmlassungsentwurf „Umsetzung des Handlungsprogramms des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr (Via sicura)“, Bern, 5. November 2008, S. 32

22. Sind Sie mit der Einführung der Schadenverlaufserklärung einverstanden? (Art. 68a)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme
Zu dieser Frage können wir keine einheitliche Stellungnahme abgeben, da innerhalb unserer Trägerorganisationen divergierende Positionen bestehen. Wir verweisen auf die einschlägigen Stellungnahmen von ACS, Astag und TCS.		
23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Nationale Garantiefonds subsidiär Schäden deckt, die durch die Benützung fahrzeugähnlicher Geräte verursacht wurden? (Art. 76 Abs. 2 Bst. d)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Offenbar ist jetzt eingetroffen, wovor wir bereits in unserer Stellungnahme zur Regelung von fahrzeugähnlichen Geräten gewarnt hatten: nämlich, dass durch Personen, die fahrzeugähnliche Geräte verwenden und mit diesen Schäden verursachen, ungedeckte Kosten entstehen. Dazumal hatten wir für fahrzeugähnliche Geräte eine Vignette gefordert, analog jener wie sie seit Jahren für alle Fahrräder obligatorisch ist. Somit hätten auch fahrzeugähnliche Geräte über eine Haftpflichtversicherung verfügt. Da wir davon ausgehen, dass dieser Vorschlag beim Bund noch immer nicht auf offene Ohren stösst, müssen wir der vorgeschlagenen Lösung wohl oder übel zustimmen.		
24. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorfahrzeuge bei skrupelloser Tatbegehung vom Gericht eingezogen und vernichtet werden können? (Art. 90a)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bereits heute ist die Beschlagnahme und allfällige spätere Veräusserung von Motorfahrzeugen durch die Gerichte möglich. Einer Vernichtung bzw. Verschrottung von Fahrzeugen können wir grundsätzlich nicht zustimmen – zumal sich bei vielen Autos diese Frage nach Unfällen auch gar nicht mehr stellt. Vielfach sind Motorfahrzeuge ausgeliehen, geleast oder gar entwendet worden und gehören somit Dritten. Eine Vernichtung des Fahrzeugs und somit dessen Werts ergeben in diesen Fällen überhaupt keinen Sinn. Und auch wenn das Fahrzeug der Täterschaft gehören sollte, hegen wir sehr grosse Zweifel an der Wirksamkeit einer derartigen Vernichtungsmassnahme.		
25. Sind Sie mit strengeren Sanktionen beim Fahren ohne den erforderlichen Führerausweis einverstanden? (Art. 95 Ziff. 1 und 1 ^{bis})		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Wir erachten diese Massnahme als sinnvoll und sind mit ihr einverstanden.		
26. Sind Sie damit einverstanden, dass der Kreis der strafbaren Handlungen bei Radarwarnungen ausgedehnt wird? (Art. 98a)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Wie Bundesrat Moritz Leuenberger in der Herbstsession 2001 auf eine Frage von Nationalrat Ruedi Aeschbacher in der Fragestunde selber sagte, haben Radarwarnungen nicht nur Nach-, sondern auch Vorteile. Nachteilig sei, dass ein potenzieller Raser die Geschwindigkeit nur gerade am Ort der Kontrolle dämpft, nachher aber wieder losbraust und nicht stets mit einer Kontrolle rechnet. Der Vorteil sei, dass im Raum der Kontrolle korrekt gefahren wird. Auch die Behörden nutzten diesen Präventiveffekt, indem sie zum Teil Radargeräte bewusst auffällig platzieren. Es gebe sogar Tafeln, auf denen ganz offiziell „Achtung Radarkontrolle“ steht. Denn das Ziel einer solchen Kontrolle sei ja nicht, möglichst viele Bussen einheimsen zu können, sondern dass anständig und korrekt		

<p>gefahren wird. Nach Strassenverkehrsrecht sei die Warnung von Verkehrsteilnehmern durch Dritte denn auch nicht verboten. Das Bundesgericht habe die Zulässigkeit der Warnung bestätigt, weil die Durchführung und der Ablauf der Radarmessung selber nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>Diese Ausführungen erachten wir als sinnvoll und realitätskonform. Es scheint uns deshalb nicht angezeigt, das Gesetz verschärfen zu wollen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Telematik laufend neue Möglichkeiten zur Echtzeitanzeige von Gefahren, Hinweisen, usw. schafft. Die entsprechenden Geräte und Software-Programme werden für den internationalen Markt entwickelt, der an der Schweizer Grenze nicht halt macht.</p> <p>Wir sind mit der vorgeschlagenen Massnahme deshalb nicht einverstanden.</p>
--

27. Sind Sie mit der Neuregelung der Strassenverkehrsunfallstatistik einverstanden? (Art. 104 Abs. 2 sowie 104f und 104g)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme
Zu dieser Frage können wir keine einheitliche Stellungnahme abgeben, da innerhalb unserer Trägerorganisationen divergierende Positionen bestehen. Wir verweisen auf die einschlägigen, teilweise ausführlichen Stellungnahmen von ACS, Astag und TCS.		

28. Sind Sie mit dem Auskunftsrecht der Versicherer aus dem ADMAS-Register einverstanden? (Art. 104b Abs. 2 und 6 Bst. g)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme
Zu dieser Frage können wir keine einheitliche Stellungnahme abgeben, da innerhalb unserer Trägerorganisationen divergierende Positionen bestehen. Wir verweisen auf die einschlägigen Stellungnahmen von ACS, Astag und TCS.		

II.c. Einzelmassnahmen

(Ziff. 4.2 Ordnungsbussengesetz)

29. Ordnungsbussenverfahren: Soll die vorgeschlagene Halterhaftung für Ordnungsbussen eingeführt werden? (Art. 6 Abs. 3 und 6a Abs. 3 OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
strasseschweiz lehnt die Einführung der Halterhaftung ab. Dies widerspricht dem Schuldprinzip, wonach es keine Strafe bzw. Sühne ohne Schuld gibt, da ansonsten die erziehende Wirkung entfällt.		

30. Ordnungsbussenverfahren: Soll das ordentliche Strafverfahren nur noch bei ausdrücklichem Bestreiten des Ordnungsbussentatbestands durchgeführt werden? (Art. 6 Abs. 2 Bst. b und 6a Abs. 2 Bst. b OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme
Zu dieser Frage können wir keine einheitliche Stellungnahme abgeben, da innerhalb unserer Trägerorganisationen divergierende Positionen bestehen. Wir verweisen auf die einschlägigen Stellungnahmen von ACS, Astag und TCS.		

II.d. Einzelmassnahmen

(Ziff. 4.6 Heilmittelgesetz)

31. Sind Sie damit einverstanden, dass Fachpersonen, die Medikamente abgeben dürfen, explizit und gesetzlich verpflichtet werden, die Kunden und Patienten zu informieren? (Art. 26 Abs. 3 HMG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen.		

II.e. Weitere Fragen

32. Soll der Bund Arbeiten in Angriff nehmen, um mittels Schaffung von Verkehrsgerichten die Verfahren betreffend Verkehrswiderhandlungen zu vereinfachen, zu straffen und zu vereinheitlichen? (Erläuterungsbericht, Ziff. 6.6)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme
Zu dieser Frage können wir keine einheitliche Stellungnahme abgeben, da innerhalb unserer Trägerorganisationen divergierende Positionen bestehen. Wir verweisen auf die einschlägigen Stellungnahmen von ACS, Astag und TCS.		

33. Sind Sie mit den Massnahmen zu Forschung, Entwicklung und Statistik einverstanden? (Erläuterungsbericht, Ziff. 2.2.4)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen.		

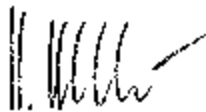
III. Schlussbemerkungen

Im Grossen und Ganzen können wir „Via sicura“ als Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr weiterhin unterstützen. Zur Finanzierung entsprechender Massnahmen – welche dies letzten Endes auch immer sein mögen – lehnen wir einen Aufschlag auf der MHV-Prämie ab, der höher ausfällt als das heute gesetzlich mögliche Maximum von einem Prozent. Hingegen befürworten wir eine Zweckbestimmung von Verkehrsbussen, auch wenn diese nicht im Umfang von 50 Prozent sein sollte. Grundsätzlich ist „Via sicura“ jedoch eine Aufgabe, die sich der Bund neu übertragen will und die somit in Konkurrenz zu anderen Bundesaufgaben – insbesondere im Strassenverkehr – steht. Demnach sind Verbesserungen der Verkehrssicherheit, die im Zusammenhang mit der Strasseninfrastruktur stehen, via die bekannten Finanzierungsgefässe (zweckgebundene Mineralölsteuer und Nationalstrassenabgabe) zu bezahlen. Es kann ja nicht sein, dass immer mehr Mittel aus der so genannten Strassenkasse zweckentfremdet verwendet werden (in erster Linie für den öffentlichen Verkehr), und sobald zugunsten des motorisierten Individualverkehrs Verbesserungen unternommen werden sollen, sofort der Ruf nach einer Mehrbelastung der Motorfahrzeuglenkenden ertönt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär



Hans Koller