



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

Bern, 3. März 2009

Umsetzung des Handlungsprogramms des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr (Via sicura) **Stellungnahme des Automobil Clubs der Schweiz (ACS)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Die Umsetzung des Handlungsprogramms des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr (Via sicura) tangiert die Interessen des privaten Strassenverkehrs in erheblichem Ausmass. Wir danken Ihnen deshalb für die Möglichkeit, im Rahmen des 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 zu nehmen.

Der ACS 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 uneingeschränkte Unterstützung.

Sehr grosse Vorbehalte bringt der ACS 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 Motor-

fahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie über das heute gesetzlich mögliche Höchstniveau von einem Prozent hinaus – sichergestellt werden sollen.

Zur Finanzierung infrastruktureller und betrieblicher Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr können die Erträge aus der zweckgebundenen Mineralölsteuer und aus der Nationalstrassenabgabe in Kombination mit der (vorgeschlagenen) Einführung einer neuen Zweckbindung der Busseneinnahmen aus dem Strassenverkehr beigezogen werden. Busseneinnahmen können nach unserer Meinung auch für edukative und informative Massnahmen Verwendung finden.

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Der ACS hat sich als Mitglied der entsprechenden Begleitkommission 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 Schlussbericht veröffentlicht wurde, beteiligt. Abgesehen vom Finanzierungsvorschlag konnten wir uns mit den in genanntem Bericht vorgesehenen Massnahmen zu einem grossen Teil einverstanden erklären.

Klaren Vorrang geniessen damals wie heute im betrieblichen und infrastrukturellen Bereich angesiedelte Massnahmen wie etwa die Beseitigung grosser Gefahrenquellen oder auch die Eliminierung notorischer Unfallschwerpunkte mittels baulicher und signalisationstechnischer Eingriffe. So sind wir zum Beispiel der Ansicht, dass auf die im Begleitbericht erwähnte Massierung von Unfällen als Folge der Missachtung des Vortrittsrechts unbedingt reagiert und örtlich generell eine klarere Regelung und Signalisation desselben vorgenommen werden sollte.

Verschärfungen des Strassenverkehrsrechts, welche die Verkehrssicherheit verbessern sollen, werden vom ACS nur dann mitgetragen, wenn die entsprechenden Massnahmen zielorientiert sowie zielgruppenspezifisch wirken. Die grosse Mehrheit der sich korrekt verhaltenden Fahrerinnen und Führer von Motorfahrzeugen soll nicht wegen einer verschwindend kleinen Minderheit Uneinsichtiger (z.B. Raser) immer mehr in ihrer 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.

Bezüglich der Ausweitung des Verbots für Radarwarnungen denken wir, dass die Bestrebungen in eine falsche Richtung gehen. Auch bei der Geschwindigkeitskontrolle muss das wichtigste Ziel die Prävention sein. Der Staat verbaut sich mit der vorgeschlagenen Verschärfung die Nutzung zur Prävention der sich durch die moderne Telematik aktuell und zukünftig bietenden Möglichkeiten. Früher wurden Radaranlagen oft als "Blechpolizisten" bezeichnet. Sie erfüllten die Funktion des Polizistenersatzes recht gut: weit herum sichtbar erreichten sie eine erhebliche Präventivwirkung. Genau denselben Effekt hat eine über das Radio verbreitete Warnung vor einer Radarmessstation. Während einige wenige Fahrzeuglenker direkt betroffen sind und allenfalls "profitieren" können, stellt die weit überwiegende Mehrheit einzig fest, dass die Kontrollorgane aktiv sind und schon wieder irgendwo kontrolliert wird. Dadurch entsteht der wünschenswerte Eindruck einer höheren Kontrolldichte, als der Realität entspricht. Dass die Warnmeldungen nicht vollständig sein können und bei der Meldung immer eine zeitliche Verzögerung besteht, ist dem Radiohörer bewusst. Er wird sich deshalb nicht auf die Angaben verlassen und das übrige Gebiet als frei von Kontrollen bewerten. Ähnliches gilt für Warnungen vor stationären Anlagen. Ein einmal in einem Navigationssystem erfasster Kontrollpunkt wird lange nicht mehr verschwinden, unabhängig davon, ob er tatsächlich in Betrieb ist oder nicht. Auch diese Erkenntnisse könnten sich die Behörden zunutze machen und eine erhebliche Verbesserung der Präventivwirkung von Geschwindigkeitskontrollen erreichen.

Der ACS misst der Verkehrssicherheit einen hohen Stellenwert bei und kann nach wie vor 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 hier-nach im Fragebogen im Detail darauf eingehen.

1.1 Wahrung der Verhältnismässigkeit

Der ACS möchte an dieser Stelle darauf hinweisen, dass die Verhältnismässigkeit von Massnahmen geprüft werden sollte. 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 und Kosten, die der Gesellschaft aus Unfällen entstehen, nicht ein markant strengerer Massstab angewendet wird, als dies in anderen Bereichen des täglichen Lebens wie z.B. im Haus, in der Freizeit oder im Sport der Fall ist.

Im Jahr 2003 ereignete sich der mit Abstand grösste Teil der Nichtbetriebsunfälle mit Todesfolge und Schwerverletzten im Haus und in der Freizeit (Quelle: bfu/2007).

In Bezug auf die gesamten volkswirtschaftlichen Kosten, die durch bei Nichtbetriebsunfällen getötete und schwer verletzte Personen verursacht werden, steht der Bereich „Haus und Freizeit“ klar an der Spitze, gefolgt vom Strassenverkehr und – knapp hinter diesem – vom Sport.

Auch die Thematik der Suizide muss bei einer objektiven Beurteilung der Situation angesprochen werden. Suizid ist bei den 15- bis 44jährigen Männern heutzutage die häufigste Todesursache.

Selbstverständlich ist uns bewusst, dass nur bezüglich der volkswirtschaftlichen Kosten ein direkter Vergleich zwischen dem selbst gewählten Tod und einem Verkehrsunfall mit Todesfolgen möglich ist. Die Frage scheint uns jedoch von Interesse, in welchem Verhältnis zu den entstehenden Kosten die finanziellen Mittel stehen, welche in die Suizid-Prävention investiert werden.

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 Bericht 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 Studie für das Jahr 1999 mit rund 2,5 Milliarden Franken beinahe doppelt so hohe approximative Gesamtkosten aus.

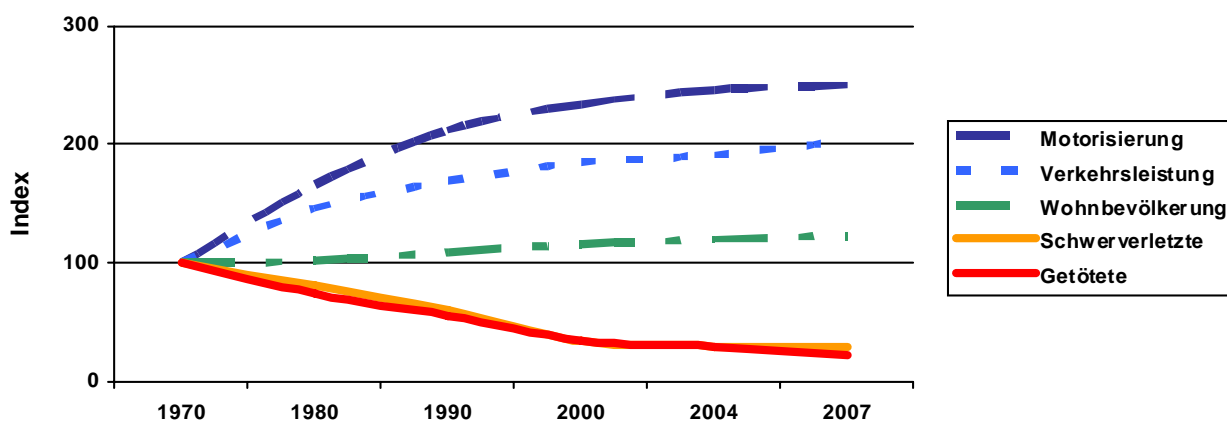
Insbesondere prüfenswert ist der unterschiedliche Umgang mit der statistischen Zuordnung von Suiziden beim Schienen- und Strassenverkehr.

Gemäss dem oben erwähnten BAG-Bericht haben sich zwischen 1969 und 2000 rund 3'080 Personen durch den Zug überfahren lassen. 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 berücksichtigt. Dies, obschon aufgrund der Unfallanalyse davon auszugehen ist, dass gut zehn Prozent aller tödlich verlaufenen Strassenverkehrsunfälle auf suizidale Absicht zurückzuführen sind.

Wird 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).

1.2 Schweiz ist im Bereich Verkehrssicherheit 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 384 im Jahr 2007. Im selben Zeitraum haben sich der Grad der Motorisierung mehr als verdoppelt, die Verkehrsleistung (in Personenkilometer) verzweifacht und die ständige Wohnbevölkerung um gut 1,4 Millionen Personen zugenommen, was die folgende Grafik, die auf BFS-Angaben beruht, eindrücklich belegt.



Die Schweiz hat in Bezug auf die Sicherheit im Strassenverkehr ihre Hausaufgaben gemacht und nimmt heute im europäischen Vergleich eine Spitzenposition ein. Der ACS erwartet, 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 und Schwerverletzten zu den geleisteten Personenkilometern sowie zur Länge des gesamten Strassennetzes der jeweiligen Länder präsentieren.

Es ist eine Tatsache, dass die Schweiz punkto Verkehrssicherheit von einem sehr hohen Niveau aus startet und sich daher nicht einfach einem von der Europäischen Union (EU) vorgegebenen durchschnittlichen Reduktionsziel unterwerfen kann und muss. Es gibt in der EU leider Staaten, die bis anhin praktisch nichts für die Verbesserung der Verkehrssicherheit unternommen haben und damit - traurigerweise - über ein grosses Potenzial an mit einfachen Mitteln zu erreichenden Verbesserungen verfügen.

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
<p>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 den ACS nicht in Frage.</p> <p>Durch die Einführung des Handlungsprogramms „Via-sicura“ 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.</p>		
1.2 Zweckbestimmung für edukative und informative Massnahmen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Sollte es 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
<p>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 den ACS nicht in Frage.</p> <p>Durch die Einführung des Handlungsprogramms „Via-sicura“ 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.</p>		
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. Verkehrsbussen sind unserer Meinung nach insbesondere zweckbestimmt für edukative und informative Massnahmen einzusetzen.		

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
<p>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 den ACS nicht in Frage.</p> <p>Durch die Einführung des Handlungsprogramms „Via-sicura“ 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.</p>		
3.2 Zweckbestimmung des Zuschlags?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen.		

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>Der ACS ist mit den Infrastrukturmassnahmen grundsätzlich einverstanden. Diese müssen in erster Linie via die zweckgebundene Erträge aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag sowie der Nationalstrassenabgabe finanziert werden.</p> <p>Erhebliche Vorbehalte müssten wir jedoch 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>Wir betrachten es nicht als akzeptabel, dass sozusagen alle potenziellen Motorfahrzeugführer unter Generalverdacht gestellt werden und einen charakterlichen Eignungstest abzulegen haben.</p> <p>Sollte aber mit dieser Neuregelung lediglich die bereits gängige Praxis festgeschrieben werden, wonach nur auffällige Motorfahrzeugführer auf die erforderlichen charakterlichen Voraussetzungen geprüft werden, so könnten wir uns grundsätzlich einverstanden erklären.</p>		

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

7. Sind Sie mit der Einführung eines Weiterbildungsobligatoriums (1 Tag pro 10 Jahre) für Personenwagen- und Motorradlenkende einverstanden? (Art. 15 Abs. 5)		
Für Motorwagen- und Motorradfahrende?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Es bestehen aus unserer Sicht berechnete Zweifel daran, ob diese Massnahme bei über vier Millionen Personen, die in der Schweiz einen Führerausweis für Motorwagen und/oder Motorräder besitzen, umsetzbar ist. Zudem ist es zweifelhaft, 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 der ACS weiterhin auf die freiwillige Weiterbildung.		
Nur für Motorwagenfahrende?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen.		
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 in Frage stellen, die nach unserer Beurteilung nur mit einem unverhältnismässigen Aufwand zu bewerkstelligen ist. 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
Der Vorschlag schiesst 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 Führersitz 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 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen.		

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 zukünftigen Bewältigung ähnlicher Situationen hilft.</p> <p>Einverstanden wären wir mit der obligatorischen Nachschulung, wenn der Führerausweisentzug aufgrund einer vorsätzlich begangenen schweren Regelverletzung (SVG Art. 90, Abs 2) erfolgt ist.</p> <p>Wir schlagen allerdings vor, gleichzeitig eine Art Punktesystem einzuführen. Dieses muss auch die Chance zur Besserung beinhalten, was sich konkret auf das Punktekonto positiv auswirken bzw. 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bei erheblichen und insbesondere notorischen Verfehlungen bzw. Verstössen gegen die Verkehrsregeln können wir uns mit dieser Vorschrift einverstanden erklären. Sie kann analog dem Führerausweisentzug angeordnet werden.</p> <p>Der Einbau eines Unfalldatenspeichers (UDS – Restwegschreiber) in Personenwagen, welcher die Zeit kurz vor und nach einem Unfallereignis registriert sowie wiedergibt, wird befürwortet und könnten wir zum Beispiel auch in Mietwagen, die gelegentlich einem entsprechen vorbelasteten Lenker zur Verfügung gestellt werden, akzeptieren. Die Forderung nach Installation eines permanenten Fahrtenschreibers, der jede einzelne Fahrt lückenlos aufzeichnet, würde der ACS ablehnen ab.</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 die Frage, ob das Mindestalter realistischerweise nicht erst bei Vollendung des achten, sondern bereits bei Vollendung des siebten oder gar sechsten Lebensjahrs anzusetzen wäre. 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen.		
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
Der ACS unterstützt grundsätzlich den Ansatz "Drink or Drive". Mit der vorgeschlagenen Promillegrenze von 0,1 Promille, welche für die betreffenden Personengruppen einer Nulltoleranz-Vorschrift gleichkommt, können wir uns aber nicht einverstanden erklären. Gutheissen könnten wir hingegen eine Promillegrenze von 0,2 Promille für die betreffenden Personengruppen. Diese berücksichtigt in angemessener Weise, dass z.B. auch der Genuss von reifen Früchten zu einem messbaren Anstieg des Blutalkoholgehaltes führen kann.		
16.1 Personen, die den konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse durchführen?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Siehe Bemerkungen zu Ziffer 16.		
16.2 Personen, die Personen- oder Gütertransporte (mit Lastwagen) berufsmässig durchführen?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Siehe Bemerkungen zu Ziffer 16.		
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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Siehe Bemerkungen zu Ziffer 16.		
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
Siehe Bemerkungen zu Ziffer 16.		
16.7 Inhaber des Führerausweises auf Probe?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Siehe Bemerkungen zu Ziffer 16.		

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
Der ACS ist damit einverstanden, dass Neufahrzeuge mit automatischen und energiesparenden Tagfahrleuchten ausgestattet werden und diese verwendet werden müssen. Das obligatorische Fahren mit Licht am Tag mit Fahrzeugen, die nicht entsprechend ausgerüstet sind, lehnen wir als nicht praxisgerecht ab (z.B. Oldtimer).		
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
Der ACS 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. Als Sachbeweis für Ange-trunkenheit am Steuer soll weiterhin das Ergebnis der Blutalkoholanalyse gelten, sofern der Betroffene das Ergebnis der Atemluftkontrolle nicht anerkennt.		
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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Diese Massnahme erachten wir als sinnvoll, da es noch immer häufig zu schweren Kopfverletzungen beim Rad-fahren ohne Helm kommt. Mit der Kompetenzübertragung an den Bundesrat sind wir einverstanden.		
20. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Helmtragepflicht für Kinder bis 14 Jahren einführt? (Art. 57 Abs. 5 Bst. b)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Diese Gruppe scheint beim Radfahren besonders gefährdet zu sein. Diese neue Vorschrift ist deshalb sinnvoll; wir sind damit einverstanden.		
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
Mit dieser Massnahme sind wir nicht einverstanden. Unter Privaten soll weiterhin die Vertragsfreiheit gelten. Zudem sind wir überzeugt, dass mit dieser Massnahme nicht primär die Zielgruppe der Unverbesserlichen er-reicht wird. In diesen Fällen kann die Versicherung bereits heute Regress nehmen.		
22. Sind Sie mit der Einführung der Schadenverlaufserklärung einverstanden? (Art. 68a)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
In der Praxis werden bereits heute beim Wechsel der Haftpflichtversicherung die Schäden der vergangenen Jahre erfragt, um die Einstufung vornehmen zu können. Insofern macht eine schriftliche Schadenverlaufserklä-rung Sinn. Wir sind mit dieser Neuregelung daher einverstanden.		
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
Keine Bemerkungen.		

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 Beschlagnahmung von Motorfahrzeugen durch die Gerichte möglich. Einer Vernichtung von Werten bzw. Verschrottung von Fahrzeugen können wir grundsätzlich nicht zustimmen. Vielfach sind Motorfahrzeuge ausgeliehen, geleast oder gar entwendet worden und gehören somit Dritten. Eine Vernichtung des Fahrzeuges und somit dessen Werts machen in diesen Fällen keinen Sinn. Auch wenn das Fahrzeug der Täterschaft gehören sollte, hegen wir sehr grosse Zweifel an der Wirksamkeit einer derartigen Vernichtungsmassnahme. Wenn schon müsste eine Verwertung des Fahrzeuges und die Verwendung des Erlöses für Verkehrssicherheitsmassnahmen angestrebt werden.		
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
<p>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 einheimen zu können, sondern dass anständig und korrekt 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 erscheinen uns realistisch und sinnvoll. Es scheint uns deshalb nicht angezeigt, das Gesetz verschärfen zu wollen.</p> <p>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 Schweizergrenze 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Wir sind mit dieser Neuregelung einverstanden.		
28. Sind Sie mit dem Auskunftrecht der Versicherer aus dem ADMAS-Register einverstanden? (Art. 104b Abs. 2 und 6 Bst. g)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Wir sind mit dieser Massnahme einverstanden. Bei der Risiko orientierteren Gestaltung der Versicherungsprämien muss nicht das Risikopotenzial der Fahrzeuge (z.B. in Abhängigkeit von Hubraum oder PS), sondern einzig und allein die persönliche Bilanz des Verkehrsteilnehmenden massgebend sein.		

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
Der ACS lehnt die Einführung der Halterhaftung ab. Diese 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen.		

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.		

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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Wir erachten es nicht als Sache des Bundes, in diese Richtung aktiv zu werden. Wenn schon sind hier die einzelnen Kantone gefordert. Wir lehnen es daher ab, dass der Bund entsprechende Arbeiten in Angriff nimmt.		


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

Der ACS kann grundsätzlich „Via sicura“ als Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr weiterhin unterstützen. Zur Finanzierung entsprechender Massnahmen – welche auch immer letztlich umgesetzt werden – lehnen wir einen Aufschlag auf der MHV-Prämie ab, der höher ausfällt als das heute gesetzlich mögliche Maximum von einem Prozent. Hingegen befürworten wir klar eine zumindest teilweise Zweckbestimmung von Verkehrsbussen. 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 darf nicht sein, dass immer mehr Mittel aus der so genannten Strassenkasse (in erster Linie für den öffentlichen Verkehr) zweckentfremdet verwendet werden, und sobald zugunsten des motorisierten Individualverkehrs etwas unternommen werden soll, 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.

Automobil Club der Schweiz


Claude Miffon, Zentralpräsident


Niklaus Zürcher, Direktor