

Bundesamt für Strassen
3003 Bern
svg@astra.admin.ch

Bern, 9. März 2009

Via sicura; Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr: Vernehmlassungsantwort der SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung und unterbreiten Ihnen hiermit gerne unsere Stellungnahme.

1. Einleitende Bemerkungen

- **Wir unterstützen das vorliegende Massnahmenpaket mit ganz wenigen Einschränkungen vollumfänglich und fordern dessen rasche und umfassende Umsetzung. Insbesondere die Finanzierung muss geregelt werden. Den Vorschlag gemäss Variante 3.2 unterstützen wir mit Nachdruck.**
- Die SP orientiert sich bei ihrer Verkehrssicherheitspolitik an der „Vision Zero“, deren Realisierung das langfristige Ziel sein muss: Niemand soll im Strassenverkehr getötet oder so schwer verletzt werden, dass sie oder er lebenslange Schäden davonträgt. Die Schweiz wäre mit einem solchen Ziel nicht allein. Im Oktober 1997 beschloss beispielsweise der schwedische Reichstag, dass die Nullvision die Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit in Schweden sein soll.¹
- Weil Verkehrsunfälle die von der persönlichen Freiheit (Art. 10 BV) und der Eigentumsгарantie (Art. 26 BV) geschützten Rechtsgüter (Leib und Leben, körperliche Unversehrtheit, Eigentum) beeinträchtigen, sind die zuständigen Behörden durch die Verfassung ermächtigt, auf eine Reduktion von Verkehrsunfällen hinzuwirken. Dabei sind auch repressive Massnahmen (Kontrollen und Strafen) notwendig. Sie müssen aber verhältnismässig sein und rechtsstaatlich korrekt umgesetzt werden. Die Polizei braucht die für eine wirksame Kontrolle notwendigen Ressourcen. Die Verkehrserziehung mit dem Ziel der Unfallprävention muss ausgebaut werden. Siehe hierzu die Interpellation von Jacqueline Fehr (04.3478) „Kurse für Verkehrserziehung“.

¹ Der Beschluss lautet in der Zusammenfassung wie folgt: „Der Reichstag stellt sich hinter den Vorschlag der Regierung zu einer neuen Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit mit Ausgangspunkt in der sog. Nullvision. Langfristiges Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist, dass niemand infolge von Unfällen im Strassenverkehrssystem getötet oder ernsthaft verletzt wird. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen Gestaltung und Funktion des Strassenverkehrssystems an die aus der Nullvision resultierenden Anforderungen angepasst werden. Die Verantwortung für die Verkehrssicherheit sollten sich die Verkehrsteilnehmer und die sog. Systemgestalter teilen. (...)“

- Eine markante Steigerung der Verkehrssicherheit ist möglich, wenn ein breiter Ansatz gewählt wird, der in einem nationalen Verkehrssicherheitsprogramm die unterschiedlichen Unfallfaktoren gleichzeitig positiv beeinflusst. Die vorgeschlagenen Einzelmassnahmen müssen aufeinander abgestimmt werden, wie dies das Massnahmenpaket via sicura vorsieht.²
- Der Handlungsbedarf ist gross: In den vergangenen 25 Jahren konnten in der Verkehrssicherheit zwar Fortschritte erzielt werden. Mussten im Jahr 1971 noch 1'773 getötete Personen verzeichnet werden, waren es im Jahr 2007 noch 384. Diese Entwicklung darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Strassenverkehr immer noch zu viele Tote und Schwerverletzte fordert. Im Jahr 2007 war gegenüber dem Vorjahr wieder eine Zunahme der Anzahl getöteter Personen (4%) zu verzeichnen (2006: 370; 2007: 384). Auch die Zahl der Schwerverletzten nimmt wieder zu (2006: 5'066; 2007: 5'235).
- Die sozialen Kosten von Verkehrsunfällen sind immens. Allein in der Schweiz belaufen sie sich pro Jahr auf 13 Milliarden Franken, dies bei vorsichtiger Einberechnung der immateriellen Schäden der Unfallopfer. Daneben verursachen Strassenverkehrsunfälle nicht bezifferbares, unermessliches Leid bei Opfern, Angehörigen, FreundInnen und Bekannten.

1.1 Raserproblematik

- Rasen ist eine besondere Form der Geschwindigkeitsübertretung. Beim Rasen wird die Gefährdung von Menschenleben bewusst einkalkuliert und gleichzeitig als vernachlässigbares Problem eingestuft. Hier muss mit aller Kraft Gegensteuer gegeben werden, indem allen unmissverständlich klar gemacht wird, dass die Folgen des Rasens gravierend sind und strafrechtlich geahndet werden. Zuerst einmal sollte das geltende Gesetz umgesetzt werden. Ein lebenslanger Entzug des Ausweises beispielsweise könnte bereits heute verhängt werden.
- Geschwindigkeitsübertretungen im Allgemeinen und Rasen im Speziellen sind keine Kavaliersdelikte. Es ist zwingend, die notwendigen Mittel für die Prävention und die Repression zur Verfügung zu stellen. Geschwindigkeitsübertretungen gefährden Menschenleben und schränken die Bewegungsmöglichkeiten anderer Menschen ein. Die Möglichkeit, dass ein Automobilist mit überhöhter Geschwindigkeit durch eine tempoberuhigte Strasse fährt, führt dazu, dass Kinder nicht allein vor dem Haus spielen können.
- Eine gefährliche Ablenkung vom Problem wäre es aber, wenn man sich bei der Diskussion um mehr Sicherheit im Verkehr auf eine Diskussion über die Herkunft der Fehlbaren einlässt. Um die Prävention sinnvoll zu gestalten, müssen die Umstände, welche zu schnelles Fahren und Rasen fördern, vorurteilsfrei analysiert werden. Dabei wird sichtbar, dass es primär ein männliches Problem ist und viel mit fehlender gesellschaftlicher Integration und Anerkennung zu tun hat. Es handelt sich eher um ein Schichtproblem als um ein Problem der Herkunft.
- Ein Urteil des Bezirksgerichts Zürich vom September 2004 hat exemplarischen Charakter. Ein Autolenker wird zu einer unbedingten Freiheitsstrafe verurteilt (18 Monate). Der Angeklagte ist vorbestraft, nachdem er mehrfach trotz Führerausweisentzugs am Steuer erwischt wurde. Der junge Mann hat bei seiner Fahrt niemandem Schaden zugefügt, sein Auto wurde aber dessen ungeachtet als Tatwaffe betrachtet und eingezogen. Erstmals hat ein Gericht ein Leasing-Auto eingezogen, das zudem an einen

² Siehe zum Beispiel Holland: "The goal of inherently or sustainably safe road traffic is to prevent crashes and, where this is not possible, to reduce the chance of severe injury to (almost) zero. We can achieve this by means of a proactive approach with 'man as the measure of all things' as a starting point. This approach recognizes people's physical vulnerability, but also what they are capable of (people make errors, after all) and what they are willing to do (people do not always abide by the rules). In the first place, the surroundings, such as the road and the vehicle, must be modified to meet these human characteristics. In addition, education should optimally prepare people for the traffic task and their final behaviour must be checked." Siehe: Advancing sustainable safety, National Road Safety Exploration for 2005-2020, SWOV Institute for Road Safety Research: http://www.swov.nl/rapport/DMDV/Advancing_Sustainable_Safety_brief.pdf

Dritten ausgeliehen wurde und zieht somit jene mit zur Verantwortung, die dem Raser ein Auto zur Verfügung stellten.

1.2 Keine Behinderung von Lebensräumen für Kinder

- So sehr wir das vorliegende Massnahmenpaket begrüßen, weisen wir dennoch darauf hin, dass Massnahmen, welche dazu führen, dass der Lebensraum von Kindern - und damit ihre Entwicklung - behindert wird, nicht zielführend sind.
- Es darf nicht das Ziel sein – bei allen berechtigten Schutzanliegen -, Kinder aus dem Strassenverkehr zu verdrängen. Neben dem Schutzbedürfnis ist auch der Bewegungsfreiheit Nachachtung zu verschaffen.
- Lokale Lebenswelten sind so zu verbessern, dass Kinder ungefährdet ihre Bewegungsfreiheit ausleben können. Massnahmen, die Kinder daran hindern, bereits früh ihre motorischen Fähigkeiten auszubauen, ihr Verhalten im Verkehr zu stärken und dadurch Sicherheit zu erwerben, sind kontraproduktiv, siehe hierzu unsere Ausführungen zu Massnahmen 20 und 27.

II. Fragen gemäss 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
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Wir unterstützen mit Nachdruck Variante 3.2. • Eine Erhöhung auf 2.5% ist nicht ausreichend, um die notwendigen Ziele bezüglich Verkehrssicherheit zu erreichen. Gemäss Vernehmlassungsbericht müsste auf die Intensivierung der Polizeikontrollen verzichtet werden. Auch die Anreiz- und Steuerungsinstrumente für die Verbesserung der kantonalen und kommunalen Strasseninfrastruktur (Ziff. 2.2.3 und 2.2.4) liessen sich nicht umsetzen. Das Ziel der Vision Zero lässt sich somit nicht erreichen. 		
1.2 Zweckbestimmung für edukative und informative Massnahmen?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Wir befürchten, dass sich die vorgesehene Zweckbestimmung als nachteilig für die Unfallprävention zeigen könnte. Mit der Bestimmung, dass ein grösserer Teil der Mittel, die dem FVS zukommen, an die Kantone fliessen, besteht die Gefahr, dass den bewährten Akteuren der Unfallprävention Mittel entzogen werden. Die Forschungs- und Wissensarbeit, die die Grundlage für die Steuerung und Koordination der gesamtschweizerischen Präventionsaktivitäten im Strassenverkehr bildet, darf nicht eingeschränkt werden, sondern muss weiterhin mit einem Netzwerk von PartnerInnen effektive und nachhaltige Unfallprävention durchführen können. 		

2. Variante Ziff. 3.2 gemäss Erläuterungsbericht		
2.1 Erhöhung des Zuschlags auf 5%?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Die Finanzierung des vollständigen Massnahmenpakets von Via sicura lässt sich nur mit einer Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie von heute 0,75% auf neu 5% und andererseits einer 50-prozentigen Zweckbindung der Einnahmen aus den Verkehrsbussen umsetzen. • Würden alle, auch die teuren aber sehr wirksamen Massnahmen und damit das ganze Massnahmenpaket von Via sicura umgesetzt, könnten zehn Jahre nach dem Start des Programms pro Jahr ca. 180 getötete und ca. 1'800 schwer verletzte Personen vermieden werden. Damit sind wir zwar noch immer nicht bei der Vision Zero angelangt, aber zumindest auf dem Weg dorthin. 		

2.2 Zweckbestimmung der Verkehrsbussen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Keine zusätzlichen Bemerkungen. 		

3. Variante Ziff. 3.3		
3.1 Erhöhung des Zuschlags auf 5%?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Mit dieser Variante könnten zwar grundsätzlich alle Massnahmen des Handlungsprogramms umgesetzt werden. Weil aber weniger finanzielle Mittel als bei der Variante 3.2 zur Verfügung stehen, können die kostenintensiven Massnahmen (Intensivierung der Verkehrskontrollen und Verbesserung der Infrastruktur) weniger umfangreich umgesetzt werden. Dementsprechend ist auch die Wirkung geringer: Zehn Jahre nach dem Start des Programms könnten pro Jahr ca. 90 Getötete und ca. 900 Schwerverletzte vermieden werden. Damit erreichen wir das Ziel der Vision Zero deutlich nicht. 		
3.2 Zweckbestimmung des Zuschlags?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Wir befürchten, dass sich die vorgesehene Zweckbestimmung als nachteilig für die Unfallprävention zeigen könnte. Mit der Bestimmung, dass ein grösserer Teil der Mittel, die dem FVS zukommen, an die Kantone fliessen, besteht die Gefahr, dass den bewährten Akteuren der Unfallprävention Mittel entzogen werden. Die Forschungs- und Wissensarbeit, die die Grundlage für die Steuerung und Koordination der gesamtschweizerischen Präventionsaktivitäten im Strassenverkehr bildet, darf nicht eingeschränkt werden, sondern muss weiterhin mit einem Netzwerk von PartnerInnen effektive und nachhaltige Unfallprävention durchführen können. 		

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
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Bau, Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes entsprechen nicht überall den Anforderungen an eine sichere Strasseninfrastruktur. Es gibt noch zu viele Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen, die nicht systematisch erfasst und saniert werden. Das Strassennetz ist auch nicht so ausgebaut, dass menschliches Versagen möglichst keine oder nur geringe Folgen hat. Dabei sollen auch Fahrzeuge, Strassen und Verkehrssysteme aufeinander abgestimmt gestaltet werden. Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen müssen deshalb sukzessive erfasst und saniert werden. Alle Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkte des schweizerischen Strassennetzes sollen eliminiert und die Neuentstehung soll vermieden 		

	<p>werden. Bund und Kantone stehen dabei gemeinsam in der Pflicht. Strassenverkehrssicherheit ist eine Aufgabe, für die sowohl der Bund als auch die Kantone zuständig sind. Der Bund ist für die Rechtsetzung sowie Bau, Betrieb und Unterhalt des Nationalstrassennetzes, die Kantone für den Vollzug und Durchsetzung der Vorschriften sowie Bau, Unterhalt und Betrieb des übrigen Strassennetzes zuständig.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die meisten Menschen, die von einem Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h angefahren werden, überleben. Die meisten Menschen, die von einem Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h angefahren werden, sterben. Diesem Umstand ist beim Umgang mit Gefahrenstellen besonders Rechnung zu tragen, z.B. mit Tempo-30-Zonen. • Massnahmen, die den motorisierten Individualverkehr eindämmen und den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr fördern, tragen zur Verkehrssicherheit bei. In Innenstädten sollen deshalb namentlich auch verkehrsfreie Zonen gefördert werden. Es braucht u.a. für Velos sichere Quermöglichkeiten bei Hauptstrassen, namentlich innerorts. Besondere Aufmerksamkeit ist der Sicherheit rund um Schulhäuser zu schenken. • Mehr als die Hälfte der Unfälle mit Schwerverletzten oder Getöteten ereignet sich im Innerortsbereich, knapp 40% auf Ausserortsstrecken und weniger als 10% auf Autobahnen. Betrachtet man die Anzahl Getöteter, ergibt sich ein anderes Bild: Deren Anteil beträgt auf Autobahnen rund 10%, auf Ausserortsstrecken ist er jedoch mit mehr als der Hälfte überdurchschnittlich hoch. Dieser Erkenntnis ist bei der Sanierung von Gefahrenstellen gesondert Rechnung zu tragen. • Wichtig ist, dass die Bedürfnisse ALLER Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden, Beispiel Lichtsignalregelung: Lichtsignale sind in der Regel für Velofahrende sicherer als Kreisverkehre, brauchen aber mehr Platz und sind teurer. Die Zahl der Unfälle mit Kreisverkehr nimmt zwar insgesamt meist ab, obwohl die Ereignisse, an denen Velos beteiligt sind, zunehmen. Autofahren wird somit sicherer, Velofahren gefährlicher. Auch solchen Überlegungen ist Rechnung zu tragen. • Infrastrukturmassnahmen auf Nationalstrassen werden seit dem Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen zu 100% aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert. Die Kantone sind aufgrund des geltenden Rechts befugt und dazu aufgerufen, bezüglich der Kantons- und übrigen Strassen aus dem ihnen zufallenden Anteil nach eigenem Ermessen Verkehrssicherheitsprojekte zu finanzieren. Die via sicura-Massnahmen und die vorgeschlagenen zusätzlichen Mittel an die Kantone sollen nicht zu einer Reduktion dieses Engagements führen.
--	--

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>Bemerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wir lehnen diese Massnahme ab, da nicht ersichtlich ist, wie sie umgesetzt werden kann. Es ist schwer vorstellbar, wie Anforderungen an eine charakterliche Eignung aussehen könnten. • Es ist auch nicht ersichtlich, wie eine Umsetzung erfolgen könnte, die vorurteilsfrei ausgestaltet ist und nicht Annahmen bestätigt, von denen man von vornherein glaubt, sie müssten so sein. • Die vorgeschlagene Massnahme kann dazu führen, dass aufgrund vermeintlich verlässlicher Kriterien eine Sicherheit vorgegaukelt wird, die auf diese Weise nicht erreicht werden kann. 		

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
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Die geringe Fahrerfahrung von Personen mit Führerausweis auf Probe und die erhöhte Verantwortung bei der Begleitung von Lernfahrten sprechen für diese Massnahme. 		

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Wir befürworten diese Massnahme. Auch die Konferenz der europäischen VerkehrsministerInnen hat sich in den letzten Jahren im Rahmen der Verkehrssicherheitskonferenzen in Verona wiederholt für eine periodische Weiterbildung ausgesprochen. Wir weisen aber auch darauf hin, dass Aufwand und Ertrag dieser Massnahme sorgfältig überprüft werden müssen. 		
Nur für Motorwagenfahrende?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Die Massnahme soll auch für Motorradfahrende gelten. 		
Nur für Motorradfahrende?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Die Massnahme soll auch für Motorwagenfahrende gelten. 		

8. Sind Sie mit der Befristung des Führerausweises einverstanden? (Art. 15b und 15c)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Wir unterstützen die Massnahme, dass der Führerausweis generell, d.h. unabhängig vom Alter des Inhabers oder der Inhaberin, nur noch befristet erteilt wird und dass die Verlängerung der Gültigkeitsdauer vom Nachweis der Fahreignung und der vorgeschriebenen Weiterbildung abhängig gemacht werden soll. Wir sehen den Vorteil der Befristung vor allem darin, dass die AusweisinhaberInnen eigenverantwortlich dafür sorgen müssen, dass ihre Fahrberechtigung verlängert wird. Diese Massnahme wurde auch von vielen EU-Staaten eingeführt. Zurzeit werden die Führerausweise für Personenwagen und Motorräder nur noch in vier Mitglied- 		

	staaten auf Lebenszeit ausgestellt. In den übrigen Mitgliedstaaten ist die Gültigkeitsdauer befristet.
--	--

9. Sind Sie mit der Periodizität der Fahreignungsuntersuchungen für nichtberufsmässige Fahrzeuglenkerinnen und -lenker einverstanden? (Art. 15c Abs. 1 - 3)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> JA, Variante mit Zwischenschritt 65 J. <input type="checkbox"/> JA, Variante ohne Zwischenschritt 65 J.	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • 40-jährige Personen besitzen noch rund 90% der Sehschärfe einer 20-jährigen Person. Bei 60-Jährigen beträgt der Verlust 25% und 80-Jährige verfügen durchschnittlich noch über die Hälfte ihrer ursprünglichen Sehschärfe. • Bei Nachtfahrten verschlimmert sich diese Situation zusätzlich: Die Sehschärfe verringert sich auf rund einen Zwanzigstel des Tageswerts. FussgängerInnen sowie Hindernisse werden daher wesentlich später wahrgenommen. Schlechte Sichtverhältnisse (Regen, Nebel, Blendung), kombiniert mit einer ungenügenden Sehleistung, verschärfen das Problem. • Wir unterstützen daher die Massnahme, dass das Sehvermögen regelmässig von einer Fachperson kontrolliert wird. Bisher hat dies auf der Eigenverantwortung der Motorfahrzeugführenden beruht, sich aber nur ungenügend bewährt, wie Untersuchungen belegen. 		

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 checked="" type="checkbox"/> JA, Variante mit 70 Jahren <input type="checkbox"/> JA, Variante mit 75 Jahren	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Die zunehmend anforderungsreicher werdenden Verkehrsverhältnisse erfordern einen höheren Schutz der Passagiere, die in Gesellschaftswagen oder Kleinbussen transportiert werden. Bereits kleine Fehler oder Unzulänglichkeiten des Chauffeurs oder der Chauffeuse können verheerende Auswirkungen haben, wie Unfälle gerade auch in jüngster Zeit leider deutlich belegen. • Wir regen an zu prüfen, ob nicht bereits das Alter 70 Jahre zu hoch bemessen ist. 		

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
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Diese Massnahme ist angezeigt, da sich mit der systematischen Erhebung des Fahreignungszustandes nicht alle Fälle rechtzeitig erfassen lassen. • Es ist aber darauf zu achten, dass die Massnahme bei einer Invalidität aus psy- 		

	chischen Gründen mit der notwendigen Sensibilität für die betroffene Person und dem damit verbundenen notwendigen Persönlichkeitsschutz umgesetzt wird. Die Frage, ob sich eine psychische Erkrankung mit dem sicheren Führen von Motorfahrzeugen vereinbaren lässt, bedarf einer besonders sorgfältigen Abklärung.
--	---

11. Sind Sie mit der obligatorischen Nachschulung bei einem Führerausweisentzug einverstanden? (Art. 16e)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<input type="checkbox"/> Wenn ja, obligatorische Nachschulung? <input checked="" type="checkbox"/> Wenn ja, bedingte Verlängerung des Ausweisentzugs um drei Monate, die wegfällt, wenn Nachschulung besucht wurde (Variante)?		
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Die Statistik der Administrativmassnahmen zeigt, dass trotz der ausgesprochenen Sanktionen oft erneut gegen Strassenverkehrsvorschriften verstossen wird. Ausländische Studien haben gezeigt, dass mit gezielter Nachschulung fehlbare Fahrzeuglenkende positiv beeinflusst und so die Anzahl Rückfälle vermindert werden kann. • Trotz Unfreiwilligkeit stossen Nachschulungen auf eine hohe Akzeptanz. In den meisten der in der Studie untersuchten Länder sind fast 90% der Kursteilnehmenden der Meinung, der Kurs habe dazu beigetragen, dass sie in Zukunft Verkehrsdelikte vermeiden würden. Die Evaluation der bfu-Nachschulungskurse für wiederholt alkoholauffällige Fahrzeuglenkende kam zu einem ähnlichen Resultat. • Wir unterstützen daher die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die Einführung einer obligatorischen Nachschulung. Neben alkohol- und drogenerstauffälligen Fahrzeuglenkenden sollen auch Personen eine Nachschulung besuchen müssen, die wiederholt verkehrsauffällig wurden und deshalb den Führerausweis für mindestens sechs Monate abgeben müssen. • Ziel der Nachschulungskurse muss es sein, bei den Kursteilnehmenden eine Einstellungs- und Verhaltensänderung zu erreichen und die Rückfallquoten signifikant zu reduzieren. • Fachleute gehen davon aus, dass die Nachschulung eine stärkere Wirkung hat, wenn sie nicht systematisch angeordnet wird, sondern die Person die Wahl hat. Aus diesem Grund unterstützen wir die Variante „Bedingte Verlängerung des Ausweisentzugs um drei Monate, die wegfällt, wenn Nachschulung besucht wurde.“ 		

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
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Nach Ablauf des Führerausweisentzugs unterstehen diese LenkerInnen heute praktisch keiner speziellen Überwachung. Die Gefahr von Rückfällen ist gross. Es rechtfertigt sich daher, diese Personengruppe zum Schutz der Allgemeinheit, aber auch zu ihrem eigenen Schutz, während der Dauer der Rückfallfrist (5 Jahre) durch die Behörden systematisch zu kontrollieren. • Wir sind deshalb der Meinung, dass der Bund den Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten fördern soll. Für WiederholungstäterInnen soll der Einbau obligatorisch werden. Das Datenaufzeichnungsgerät soll bei den Behörden jährlich eingereicht werden 		

<p>und kann von der Polizei kontrolliert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uneinsichtigen Rasern (Wiederholungstätern) ist der Führerschein zudem auf unbestimmte Zeit zu entziehen. • Als Alternative dazu bietet sich die Plombierung des Automotors an. Autos von VerkehrsteilnehmerInnen, die die erlaubte Geschwindigkeit wiederholt deutlich überschreiten, werden auf eine bestimmte Höchstgeschwindigkeit (z.B. 120 km/h) und auf eine maximale Motorleistung gedrosselt.
--

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
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Wir begrüßen das neue einheitliche Mindestalter, das vom Erreichen einer gewissen Reife abhängig ist. Es erscheint weder sinnvoll noch vertretbar, dass Kinder vor Vollendung des 8. Altersjahrs unbegleitet auf allen öffentlichen Strassen Rad fahren dürfen. Kinder sind zu wenig geübte Verkehrsteilnehmende, die sich zu sehr ablenken lassen und somit sind sie erheblichen Gefahren ausgesetzt. • Der Bundesrat soll aber auf Verordnungsstufe festlegen können, wo auch jüngere Kinder ohne Gefahr Rad fahren dürfen, z.B. in Begegnungszonen, auf Radwegen oder auf Strassen, die für den Motorfahrzeugverkehr gesperrt sind. Wir beantragen zudem, dass Kindern bis zum 10. Geburtstag das Fahren auf Fussverkehrsflächen erlaubt ist. • Wir sind ebenfalls sehr damit einverstanden, dass das Mindestalter nicht gelten soll, wenn Kinder in Begleitung einer erwachsenen Person sind, unter deren Obhut sie sich befinden. • Wir verweisen zudem auf unsere unter Punkt 1.2 gemachten Ausführungen bezüglich Bewegungsfreiheit: Es darf nicht das Ziel sein – bei allen berechtigten Schutzanliegen -, Kinder aus dem Strassenverkehr zu verdrängen. Neben dem Schutzbedürfnis ist auch der Bewegungsfreiheit Nachachtung zu verschaffen. Es braucht beispielsweise verkehrsberuhigte Quartierstrassen und die Schaffung von Begegnungszonen, in denen Kinder auf ihren Fahrzeugen Körperkoordination und Gleichgewicht sowie das sich Bewegen im öffentlichen Raum üben können. 		

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
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • 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
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Die häufigsten Unfallursachen sind Unaufmerksamkeit und Ablenkung, Geschwindigkeit und Missachten des Vortrittsrechts. Die Ursache Alkohol steht zwar mit weniger Getöteten und Schwerverletzten an vierter Stelle, führt aber wie auch die Ursache Geschwindigkeit im Vergleich zu den anderen genannten Ursachen zu einer mehr als doppelt so hohen Verletzungsschwere. Dieser Umstand rechtfertigt eine restriktive Handhabung für die genannten Personengruppen. 		
16.1 Personen, die den konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse durchführen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Berufschauffeure und -chauffeusen tragen eine besondere Verantwortung im Strassenverkehr. Heute können sie, ohne gegen das Gesetz zu verstossen, mit bis 0,49 Promille fahren. Das widerspricht den Anforderungen an die wahrzunehmende Verantwortung. Der für die berufsmässigen Fahrzeugführenden vorgeschlagene Grenzwert soll deshalb mit einer Nachweisgrenze von 0,1 Promille so tief angesetzt werden, dass er einem Alkoholverbot gleichkommt. Der Bundesrat hat dem Parlament im Rahmen der Bahnreform 2 zudem bereits beantragt, für Personen, die den konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse durchführen, tiefere Alkohollimiten festlegen zu können, als es die Bundesversammlung getan hat. 		
16.2 Personen, die Personen- oder Gütertransporte (mit Lastwagen) berufsmässig durchführen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Siehe Bemerkungen bei Punkt 16.1 		
16.3 Personen, die Lieferwagen führen?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Auf eine Ausdehnung des Geltungsbereichs auf berufsmässige Chauffeure und Chauffeusen von Lieferwagen (Motorwagen bis 3,5 t Gesamtgewicht) kann wohl verzichtet werden. Die Abgrenzung zu Fahrzeugführenden, die Privatfahrten durchführen, würde den Vollzug erschweren. 		
16.4 FahrlehrerInnen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen:		

	<ul style="list-style-type: none"> Seit dem 1. Januar 2008 dürfen FahrlehrerInnen ihre berufliche Tätigkeit nicht ausüben, wenn sie eine Blutalkoholkonzentration von 0,1 Promille oder mehr aufweisen oder eine Alkoholmenge im Körper haben, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt. Dies bedeutet faktisch eine Nulltoleranz. Diese ist beizubehalten und rechtfertigt sich durch die Verantwortung, die die FahrlehrInnen tragen.
--	---

16.5 Personen, die Lernfahrten begleiten?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen:	<ul style="list-style-type: none"> Die erhöhte Verantwortung gegenüber Lernfahrenden sowie gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmenden rechtfertigt diese Massnahme.
--------------	---

16.6 InhaberInnen des Lernfahrausweises?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen:	<ul style="list-style-type: none"> Bei alkoholisierten FahranfängerInnen wirkt die Beeinflussung durch Alkohol verschärfend. Bereits kleine Mengen Alkohol, verbunden mit mangelnder Fahrpraxis, lassen das Unfallrisiko ansteigen. FahranfängerInnen verfügen noch nicht über das notwendige Erfahrungswissen, das ihnen in komplexen Verkehrssituationen eingeübte Reaktionsmuster zur Verfügung stellt.
--------------	---

16.7 InhaberInnen des Führerausweises auf Probe?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen:	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Bemerkungen bei Punkt 16.6
--------------	--

17. Sind Sie mit der Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag einverstanden? (Art. 41 Abs. 1)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen:	<ul style="list-style-type: none"> „Übersehen des Unfallbeteiligten“ ist bei 50% der Kollisionen am Tag zumindest eine Mitursache. Bei Kollisionen an Kreuzungen steigt dieser Wert auf 80%. Diese Zahlen sprechen eindeutig für diese Massnahme, die die Sichtbarkeit von Fahrzeugen am Tag verbessert.
--------------	---

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die beweissichere Atemprobe eingeführt wird? (Art. 55 Abs. 6 und 7 Bst. d)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen:	<ul style="list-style-type: none"> Wir unterstützen die Einführung der auch in anderen Ländern praktizierten Atemalkoholkontrolle im Grundsatz. Die einfache Handhabung und zeitsparende Durchführung, der Verzicht auf einen Eingriff in die körperliche Unversehrtheit der betroffenen Person und die tieferen Kosten sprechen für deren Einführung. Die Atemalkoholkontrolle weist aber auch ganz klar gewisse Nachteile auf, die sorgfältig zu evaluieren und zu beheben sind. Wir verweisen insbesondere auf
--------------	---

	<p>die Bedenken der schweizerischen Gesellschaft für Rechtsmedizin (SRGM), Fachausschuss Verkehr, die in ihrer Stellungnahme kritische Punkte aufwirft. Diese sind seriös zu prüfen und in geeigneter Form (z.B. Hearing) einzubeziehen. Sollte sich bei der Prüfung der Gegenargumente zeigen, dass die beweissichere Atemprobe nicht die gewünschten Ergebnisse bringt, sind Anpassungen vorzunehmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das grundsätzliche Abstellen auf das Ergebnis der Atemalkoholkontrolle darf nicht bedeuten, dass die Blutprobe ganz abgeschafft wird. Es wird weiterhin Fälle geben, wo diese notwendig ist und zum Tragen kommen muss.
--	---

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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die beste Massnahme für die Velosicherheit ist mehr Veloverkehr, sprich die Veloförderung. Am sichersten sind Velofahrende in Ländern und Städten mit hohem Veloanteil. In den letzten 10 Jahren aber nahm die Nutzung des Velos in der Schweiz ab, ein Helmszwang würde zu noch mehr Rückgang führen, wie Erfahrungen in anderen Ländern zeigen. Vielmehr braucht es eine entsprechende Veloförderstrategie. • Ein Helmobligatorium verschiebt die Verantwortung bei Kollisionen vom Motorfahrzeug, das mit seiner Masse und Geschwindigkeit eine Gefahr darstellt, zum schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Dies ist auch aus versicherungstechnischen Überlegungen eine unerwünschte Entwicklung. • Ein Helmobligatorium schränkt die Attraktivität des Velos unnötig ein, ohne den gewünschten Nutzen zu erbringen. Die Wirkung des Helms ist zudem geringer, als lange angenommen. Trotz einer Tragquote von 40% ist in der Unfallstatistik noch keine signifikante Auswirkung auf den Anteil der Kopfverletzungen sichtbar. • Die häufigste Todesursache beim Velofahren ist die hohe Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge und die Kollision mit Grossfahrzeugen. Dagegen hilft kein Helm. Es braucht u.a. vielmehr Tempo-30-Zonen und sichere Hauptstrassenquerungen. • Angesichts der oft schwerwiegenden Folgen von Kopfverletzungen ist es aber sicher sinnvoll, eine Strategie zur Förderung des Tragens von Velohelmen zu verfolgen. Dabei soll aber weiter auf Freiwilligkeit gesetzt werden. • Es ist zudem darauf zu achten, dass im Versicherungsrecht nicht die schwächsten Verkehrsteilnehmenden unverhältnismässig belastet werden, siehe hierzu die parlamentarische Anfrage von Jacqueline Fehr 08.1136 „Velohelm und Versicherungsschutz“. Die Anfrage stellt fest, dass bisher wenig ausgeleuchtet wurde, welche Auswirkungen eine Helmpflicht auf den Versicherungsschutz hätte. Das wäre insbesondere bei Kindern und Jugendlichen eine zentrale Frage, weil es in dieser Altersgruppe immer wieder vorkommen wird, dass der Helm trotz oder gerade wegen des Obligatoriums nicht getragen wird. In diesem Zusammenhang wurden die folgenden beiden Fragen an den Bundesrat gestellt, deren Beantwortung in die Massnamenerarbeitung zu Via sicura einbezogen werden muss: 1. Sind ihm [dem Bundesrat] Fälle bekannt, in denen der Versicherungsschutz, insbesondere bei Kopfverletzungen, eingeschränkt wurde, weil der Velofahrer oder die Velofahrerin keinen Helm getragen hat? Sind insbesondere Fälle bekannt, wo die Schuld für den Unfall bei der Autofahrerin bzw. dem Autofahrer lag und die entsprechenden Versicherungen trotzdem nicht und nur teilweise zahlen musste, weil eben die Velo fahrende Person keinen Helm trug? 2. Wurde bei der Erarbeitung von Via Sicura die Frage des Versicherungsschutzes im Falle eines Helmobligatoriums geprüft? Zu welchen Schlüssen ist man gekommen? Wie wird 		

	<p><i>sich die Einführung eines Obligatoriums auf den Versicherungsschutz der Velofahrenden auswirken?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Anstelle der Helmpflicht beantragen wir eine Ergänzung von Artikel 216 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge dahingehend, dass eine fix installierte Beleuchtung beim Verkauf sowie bei der Benutzung vorgeschrieben ist, sofern das Velo mindestens einen der folgenden Bestandteile aufweist: Ständer, Gepäckträger, Schutzblech, Kettenschutz, fest installierte Diebstahlsicherung, Anhängerkuppelung.
--	--

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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Siehe unsere Bemerkungen bei Massnahme 19 sowie die einleitenden Ausführungen bei Punkt 1.2 Insbesondere zu fördern sind eine verstärkte Ausbildung für Kinder und für Eltern, Verkehrssinnbildung und eine Sensibilisierung für die zentralen Verhaltensregeln im Verkehr, sichere Velos etc. 		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Haftpflichtversicherungen bei grobfahrlässig begangenen Verkehrsregelverletzungen Rückgriff auf die unfallverursachende Person nehmen müssen? (Art. 65 Abs.3)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Nach geltender Regelung haben die Versicherungsgesellschaften ein Rückgriffrecht auf die versicherte Person, wenn diese ein Schadensereignis grobfahrlässig verursacht. Gegen einen geringen Prämienzuschlag verzichtet die Versicherung auf die Geltendmachung des Rückgriffrechts. Damit werden falsche Anreize gesetzt: RisikofahrerInnen müssen bei einem Unfall nicht damit rechnen, finanziell behelligt zu werden. Auf einen vertraglich vereinbarten Verzicht auf das Rückgriffrecht durch die Versicherungsgesellschaften soll daher verzichtet werden. Der Rückgriff soll sich am Ausmass des Verschuldens und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der betroffenen Person bemessen. 		

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
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Keine Bemerkungen. 		

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

	Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Dieser Garantiefonds soll die Deckung aber nur in Ausnahmefällen und nur subsidiär übernehmen, wenn keine anderen Möglichkeiten bestehen. Mit dieser Massnahme sollen die Verkehrsteilnehmenden keinesfalls dazu ermuntert werden, auf den Abschluss einer Privathaftpflichtversicherung zu verzichten.
--	--

24. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorfahrzeuge bei skrupelloser Tatbegehung vom Gericht eingezogen und vernichtet werden können? (Art. 90a)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Die Einziehung eines Motorfahrzeugs stellt einen Eingriff in die von Artikel 26 der Bundesverfassung geschützte Eigentumsгарantie dar. Ein solcher Eingriff muss dem Gebot der Verhältnismässigkeit genügen. Als Voraussetzung wird ein auf Skrupellosigkeit beruhendes Verhalten genannt. Dieses offenbart sich in einer besonders hemmungs- und rücksichtslosen Fahrweise wie beispielsweise einer krassen Geschwindigkeitsüberschreitung. Eine solche Verhaltensweise fällt in der Regel unter den Tatbestand der Gefährdung des Lebens. Weiter soll von der Möglichkeit der Einziehung Gebrauch gemacht werden, wenn damit zu rechnen ist, dass der Täter oder die Täterin in Zukunft erneut grobe Verkehrsregelverletzungen begehen wird. Wir unterstützen die Massnahme der Einziehung, sofern sie den Kriterien der Verhältnismässigkeit entspricht und Willkür und Voreingenommenheit bei der Beurteilung ausschliesst.
--	--

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
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Keine Bemerkungen.
--	---

26. Sind Sie damit einverstanden, dass der Kreis der strafbaren Handlungen bei Radarwarnungen ausgedehnt wird? (Art. 98a)

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Dieser Vorschlag trägt dem technischen Fortschritt Rechnung. Viele elektronische Kommunikationsgeräte sind zwar nicht dazu bestimmt, vor Strassenverkehrskontrollen zu warnen, können aber dazu verwendet werden. Wir unterstützen deshalb ein Verbot von Diensten, die beispielsweise mit Hilfe von sms-Nachrichten vor Verkehrskontrollen warnen. Die unfallsenkende Wirkung von Radarkontrollen ist bekannt und soll nicht durch irgendwelche Eigeninteressen unterlaufen werden können.
--	---

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
--	-------------------------------	--

	<p>Bemerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unfälle, die getötete oder schwer verletzte Personen zur Folge haben, sollen auf das Verkehrsverhalten, bauliche, technische und organisatorische Massnahmen sowie den Einsatz der Rettungskräfte analysiert und ausgewertet werden mit dem Ziel, die gewonnenen Erkenntnisse gezielt für Sicherheitsmassnahmen verwenden zu können. • Eine vollständige und aussagekräftige Unfallstatistik ist die Basis für die effektive Umsetzung der Massnahmen. Vollständigkeit kann erreicht werden, indem auch die heute von der Polizei nicht festgestellten oder gemeldeten Unfälle erhoben werden. Insbesondere bei Sachschäden besteht Nachholbedarf. • Zu beachten ist auch folgende Erkenntnis: Zwischen 1996 und 2007 erfolgte im Unfallgeschehen die positivste Entwicklung bei den Kindern, die ungünstigste bei den Jugendlichen (15- bis 17-Jährige) und den 45- bis 64-Jährigen. Jugendliche und junge Erwachsene weisen das grösste Unfallrisiko auf und die SeniorInnen die grösste Verletzungsschwere. • Die Unfallzahlen sind insgesamt zwar zurückgegangen. Eine differenzierte Analyse der Unfallstatistik zeigt allerdings, dass dies insbesondere für jüngere Kinder zutrifft, sofern sie zu Fuss unterwegs sind. Bei anderen Mobilitätsarten und Altersgruppen ist dieser Rückgang weniger zu beobachten. Es ist deshalb denkbar, dass dieser Rückgang auch durch eine Verdrängung dieser Altersgruppe aus dem Verkehr zu Stande kommt. Wir beantragen deshalb, dass in der Unfallstatistik auch Prozesse der Verdrängung bestimmter VerkehrsteilnehmerInnen berücksichtigt werden.
--	--

<p>28. Sind Sie mit dem Auskunftsrecht der Versicherer aus dem ADMAS-Register einverstanden? (Art. 104b Abs. 2 und 6 Bst. g)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine Bemerkungen. 		

II.c. Einzelmassnahmen (Ziff. 4.2 Ordnungsbussengesetz)

<p>29. Ordnungsbussenverfahren: Soll die vorgeschlagene Halterhaftung für Ordnungsbussen eingeführt werden? (Art. 6 Abs. 3 und 6a Abs. 3 OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wir sind damit einverstanden, dass FahrzeughalterInnen strenger in die Pflicht genommen werden. • Der Einwand, sie oder er habe das Fahrzeug nicht gelenkt, soll nur dann vorgebracht werden können, wenn sie oder er der Behörde gleichzeitig Name und Adresse der Lenkerin oder des Lenkers nennt bzw. geltend machen kann, eine unbekannte Person habe gegen ihren bzw. seinen Willen das Fahrzeug benutzt. 		

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Heute kann das Ordnungsbussenverfahren ohne Grund abgelehnt werden und als Folge davon kommt das aufwändige ordentliche Strafverfahren zum Tragen. Damit werden die Gerichte unnötig belastet in Fällen, in denen die Busse nicht oder verspätet bezahlt wird, ohne dass etwas bestritten wird. • Wir unterstützen deshalb den Vorschlag, dass bei unbestrittenem Sachverhalt die entsprechenden Organe ermächtigt werden, das Betreibungsverfahren direkt einzuleiten.
--	---

II.d. Einzelmassnahmen (Ziff. 4.6 Heilmittelgesetz)

31. Sind Sie damit einverstanden, dass Fachpersonen, die Medikamente abgeben dürfen, explizit und gesetzlich verpflichtet werden, die KundInnen und PatientInnen zu informieren? (Art. 26 Abs. 3 HMG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Wer die Fahrfähigkeit beeinträchtigende Arzneimittel abgibt, trägt eine besondere Verantwortung. Er oder sie kennt die Gefahren, die durch Neben- und Kombinationswirkungen von Arzneimitteln beim Führen von Motorfahrzeugen auftreten können. • Wir unterstützen deshalb die vorgeschlagene Informationspflicht durch Fachpersonen bei der Abgabe von Arzneimitteln. Damit soll gewährleistet werden, dass die für eine sichere Teilnahme am Strassenverkehr notwendigen Informationen erhalten und vor allem verstanden werden. 		

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 checked="" type="checkbox"/> eher JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Seit der Begehung einer Tat bis zum Vollzug der einmal dafür ausgesprochenen Massnahme, die wiederum bis ans Bundesgericht weitergezogen werden kann, können mehrere Jahre vergehen. • Die Schaffung von Verkehrsgerichten, die alle Aspekte einer Widerhandlung im Strassenverkehr oder eines Unfalls behandeln, könnte Abhilfe schaffen. Verschiedene Verfahren würden koordiniert und beschleunigt, Doppelspurigkeiten würden entfallen. Es ist aber sicherzustellen, dass die Umsetzung effektiv die erhofften Verbesserungen bringt. • Es stellt sich auch die Frage der Zuständigkeit: Tatortkanton oder Wohnsitzkanton? 		

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
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Statistik und Forschung liefern die für eine wirksame Sicherheitspolitik nötigen 		

	Grundlagen. Dabei kommt dem Umsetzen der Erkenntnisse und der Folgeabschätzung hohe Bedeutung zu. Wir unterstützen daher die entsprechenden Massnahmen zur Unfallursachenforschung (Via sicura-Massnahme 621) sowie die Analyse der Schwerpunkte im Unfallgeschehen und der Gefahrenstellen (Via sicura-Massnahme 301).
--	---

34. Weitere Bemerkungen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	
Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Wir lehnen Vorstösse und Massnahmen ab, die auf eine Diskriminierung einzelner Personengruppen abzielen. Diskriminierungen im Bereich der Autohaftpflichtversicherung beispielsweise aufgrund der Nationalität betrachten wir als Scheinlösung, die die Problematik nicht verbessert, sondern eher noch verstärkt. • Im gesamtschweizerischen Fahrzeugpark befinden sich noch viele Fahrzeuge, die zwar auf der Strasse verkehren dürfen, jedoch bezüglich aktiver und passiver Sicherheit nicht das Niveau der modernen Fahrzeugtechnik erreichen. Auch diesbezüglich sind Massnahmen vorzusehen. • Gerade auch „unspektakuläre“ Massnahmen im Bereich Prävention und Integration sind sinnvoll und sollen unterstützt werden. Dabei sollen die unterschiedlichen Personengruppen über geeignete Kanäle angesprochen werden: Schulen, Lehrlingsausbildung, Autobranche, KulturvermittlerInnen, Kulturvereine etc.. 		

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Christian Levrat
Parteipräsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz