



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Erläuternder Bericht

zum Vernehmlassungsentwurf

Umsetzung des Handlungsprogramms des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr (Via sicura)

Bern, 5. November 2008

Einleitung und Übersicht

Im letzten Vierteljahrhundert konnten in der Verkehrssicherheit erhebliche Fortschritte erzielt werden. Mussten im Jahr 1971 noch 1'773 getötete Personen verzeichnet werden, waren es im Jahr 2007 noch deren 384. In diesem Zeitraum konnte auch die Anzahl der Schwerverletzten deutlich gesenkt werden. Diese erfreuliche Entwicklung darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Strassenverkehr immer noch zu viele Tote und schwerverletzte Personen fordert. Die Anzahl Schwerverletzte konnte in den letzten Jahren praktisch nicht reduziert werden.

In der Vergangenheit konnten mit Einzelmassnahmen wie beispielsweise Tempolimiten, dem Gurten- oder Helmtragobligatorium beträchtliche Erfolge verbucht werden. Eine weitere markante Steigerung der Verkehrssicherheit ist möglich, wenn ein breiterer Ansatz gewählt wird, der in einem nationalen Verkehrssicherheitsprogramm die unterschiedlichen Unfallfaktoren gleichzeitig positiv beeinflusst. Im Zentrum stehen dabei nicht neue Verkehrsregeln, sondern Massnahmen zur wirksameren Umsetzung bestehender Regeln und Standards. Diesen Ansatz verfolgen auch die EU-Kommission und der Verkehrsminister der europäischen Staaten. Auch einzelne europäische Länder haben in den letzten Jahren einen nationalen Aktionsplan beziehungsweise ein Verkehrssicherheitsprogramm und/oder quantifizierte Verkehrssicherheitsziele festgelegt, so zum Beispiel Deutschland, Frankreich, Österreich, Schweden, Dänemark.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat im Auftrag des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in Zusammenarbeit mit Fachorganisationen, Interessenverbänden, Kantons- und Gemeindebehörden, Wirtschaft und Politik ein Handlungsprogramm für mehr Sicherheit im Strassenverkehr (Via sicura) erarbeitet. Via sicura fügt sich nahtlos in die Reihe nationaler Verkehrssicherheits-Programme ein und zeigt auf, wie das bundesrätliche Ziel, „die Anzahl der im Strassenverkehr getöteten und schwer verletzten Personen innerhalb von zehn Jahren signifikant zu senken“, erreicht werden kann. Es verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz, das heisst die vorgeschlagenen Einzelmassnahmen sind aufeinander abgestimmt und entfalten ihre optimale Wirkung nur, wenn sie miteinander kombiniert werden. Dies bedeutet nicht zwangsläufig, dass alle im Schlussbericht Via sicura aufgelisteten Einzelmassnahmen umgesetzt werden müssen. Wenn nicht alle Einzelmassnahmen im Vernehmlassungsverfahren Zustimmung finden sollten, werden die (übrigen) zur Umsetzung vorgeschlagenen Massnahmen wiederum aufeinander abgestimmt zu einem Gesamtpaket geschnürt, damit eine optimale Wirkung erzielt werden kann.

Ihrem Inhalt entsprechend können die Einzelmassnahmen wie folgt eingeteilt werden: Verhalten der Verkehrsteilnehmenden, Sicherheit der Fahrzeuge, Sicherheit der Strasseninfrastruktur, Leistungen und Qualität des Rettungswesens, gesellschaftliches Problembewusstsein.

Das menschliche (Fehl-)Verhalten bildet die Hauptursache von Verkehrsunfällen. Einzelne Massnahmen sollen deshalb das menschliche Verhalten positiv beeinflussen. Angesetzt wird bei der Fahreignung (rechtzeitiges Erkennen von Beeinträchtigungen), der Fahrfähigkeit und den Möglichkeiten, die Fahrunfähigkeit effizienter festzustellen, sowie der Fahrkompetenz, die nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens dauernd erhalten bleiben und weiter entwickelt werden soll.

Auch technische Vorkehrungen an den Fahrzeugen sollen zur Verringerung der Unfallgefahr und zur Erhöhung der Sicherheit sowohl der Insassen als auch der andern Verkehrsteilnehmenden beitragen. Diese Neuerungen sollen aber zu keinen technischen Handelshemmnissen führen und deshalb liegt der Schwerpunkt der Aktivitäten auf internationaler Ebene.

Die Massnahmen zur Verbesserung der Strasseninfrastruktur orientieren sich einerseits am Prinzip der Fehler verzeihenden Strasse ("forgiving roads") und andererseits daran, dass Ausgestaltung, Betrieb und Unterhalt der Strasse nicht die Ursache für Verkehrsunfälle bilden dürfen. Im Mittelpunkt stehen hier die systematische Erfassung und Beseitigung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen.

Das Rettungswesen in der Schweiz ist zwar auf einem hohen Niveau, kann aber noch verbessert werden. Oft dauert es zu lange, bis die Rettungskräfte am Unfallort eintreffen oder die Unfallopfer ärztlich versorgt werden können. Die Rettungskette kann noch optimiert werden.

In der Wahrnehmung von Gesellschaft, Wirtschaft und Politik geniesst die Strassenverkehrs-Mobilität einen sehr hohen Stellenwert, noch nicht aber die Sicherheit dieser Mobilität. Schwere und schwerste Unfälle im Strassenverkehr werden als Risiko in Kauf genommen, obwohl diese weitgehend vermeidbar wären. Hier sollte durch verstärkte Sensibilisierung und Information ein Umdenken eingeleitet werden.

Einige der Massnahmen von Via sicura bedingen Änderungen des Bundesrechts auf Gesetzesstufe, andere können auf Verordnungsstufe geregelt werden und bei einigen reichen für die Umsetzung die bereits bestehen rechtlichen Grundlagen aus oder es sind keine erforderlich. Um die Übersicht über das vollständige Paket zu gewährleisten, sind alle Massnahmen im erläuternden Bericht aufgeführt.

Gleichzeitig enthalten der Gesetzesentwurf und der erläuternde Bericht weitere Änderungen, insbesondere die vom Parlament zur Bekämpfung der Raser-Problematik in Auftrag gegebenen Massnahmen.

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. Die Kantone setzen ihre Mittel nach eigenen Prioritäten ein. Anliegen der Verkehrssicherheit stehen daher immer in Konkurrenz zu andern Aufgaben der Kantone. Die Umsetzung teurer, aber auch besonders wirksamer Massnahmen lässt sich deshalb mit einem Beitrag an die Finanzierung erleichtern. Im Teil „Finanzierung“ und „Varianten für die Umsetzung von Via sicura“ werden Gesetzesänderungen zur Diskussion gestellt, die dafür sorgen, dass für die Umsetzung der Verkehrssicherheitsmassnahmen in den Kantonen und Gemeinden Mittel bereitgestellt werden. Die Varianten unterscheiden sich im Umfang dieser Mittel (45 – 300 Mio. Franken pro Jahr) und in der Art der Finanzierung (Verwendung von 50 % der Einnahmen aus den Verkehrsbussen und/oder Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie auf neu 2,5 oder 5 %).

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Einleitung und Übersicht | 2 |
| Inhaltsverzeichnis | 4 |
| 1 Ausgangslage | 6 |
| 1.1 Die heutige Verkehrssicherheitslage in Europa und in der Schweiz | 6 |
| 1.2 Unfallopfer | 6 |
| 1.3 Unfallort | 7 |
| 1.4 Unfallursachen (Mängel, Einflüsse) | 7 |
| 1.5 Einflussfaktoren | 7 |
| 1.5.1 Verhalten der Verkehrsteilnehmenden | 7 |
| 1.5.2 Fahrzeugsicherheit | 7 |
| 1.5.3 Strasseninfrastruktur | 7 |
| 1.5.4 Rettungswesen | 8 |
| 1.5.5 Gesellschaftliches Problembewusstsein (Awareness) | 8 |
| 1.6 Verfassungsrechtliche Vorgaben | 8 |
| 2 Grundzüge der Vorlage | 8 |
| 2.1 Die Hauptzielsetzungen von Via sicura | 8 |
| 2.2 Einflussbereiche | 9 |
| 2.2.1 Der Mensch als Verkehrsteilnehmer | 9 |
| 2.2.2 Durchsetzung der Vorschriften | 12 |
| 2.2.3 Infrastruktur | 13 |
| 2.2.4 Forschung, Entwicklung und Statistik | 14 |
| 2.2.5 Motorfahrzeughaftpflicht und -versicherung | 14 |
| 2.3 Finanzierung | 15 |
| 2.3.1 Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie | 15 |
| 2.3.2 Zweckbindung der Einnahmen aus Verkehrsbussen | 15 |
| 2.3.3 Zweckbindung des Anteils der Kantone aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr | 17 |
| 3 Varianten für die Umsetzung von Via sicura | 17 |
| 3.1 Finanzierungsbeitrag von 45 Mio. Franken pro Jahr (Erhöhung des Zuschlags auf der MHV-Prämie von 0,75 auf neu 2,5 %) | 18 |
| 3.2 Finanzierungsbeitrag von 300 Mio. Franken pro Jahr (Erhöhung des Zuschlags auf der MHV-Prämie von 0,75 auf 5 % sowie Zweckbindung von 50% der Einnahmen aus Verkehrsbussen) | 18 |
| 3.3 Finanzierungsbeitrag von 110 Mio. Franken pro Jahr (Erhöhung des Zuschlags auf der MHV-Prämie von 0,75 auf 5 %) | 19 |
| 3.4 Reorganisation des Fonds für Verkehrssicherheit | 20 |
| 4 Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln | 20 |
| 4.1 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 | 20 |
| 4.2 Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970 | 50 |

| | | |
|------|---|----|
| 4.3 | Verordnung der Bundesversammlung vom 21. März 2003 über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr | 52 |
| 4.4 | Unfallverhütungsbeitragsgesetz vom 25. Juni 1976 | 52 |
| 4.5 | Bundesgesetz vom 19. Juni 1959 über die Invalidenversicherung | 54 |
| 4.6 | Heilmittelgesetz vom 15. Dezember 2003 | 54 |
| 5 | Verhältnis zum europäischen Recht | 55 |
| 6 | Via-sicura-Massnahmen ohne Änderungsvorschläge auf Gesetzesstufe; zur Information | 55 |
| 6.1 | Sensibilisierung durch Kampagnen | 55 |
| 6.2 | Information über Neuerungen | 55 |
| 6.3 | Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen | 55 |
| 6.4 | Gestaltung der Verkehrsvorschriften | 56 |
| 6.5 | Erleichterung für die Feststellung der Fahrunfähigkeit | 56 |
| 6.6 | Beschleunigung und Vereinheitlichung der Sanktionsverfahren | 56 |
| 6.7 | Standortidentifikation bei Notrufen mit Mobiltelefon | 58 |
| 6.8 | Psychologische Ereignisbewältigung | 58 |
| 6.9 | Qualitätssicherung im Rettungswesen | 58 |
| 6.10 | Einschränkung von Fahrzeugrad-Umrüstungen | 58 |
| 6.11 | Verbesserung der Sichtbarkeit aller Fahrzeuge | 58 |
| 6.12 | Ausbau des internationalen Engagements für Fahrzeugsicherheit; Ausbau der internationalen Kontaktpflege | 58 |
| 6.13 | Einführung eines Qualitätsmanagements für Führerprüfungen | 59 |
| 6.14 | Ausbildung von Verkehrssicherheitsfachleuten im Ingenieurwesen | 59 |
| 6.15 | Vollzugshilfe zur Kontrolle des Sicherheitsabstandes | 59 |
| 6.16 | Verkehrssicherheitscharta; Verkehrssicherheitslabel | 59 |
| 6.17 | Verkehrssicherheitsprüfung von Bundesgeschäften | 59 |
| 6.18 | Bildung einer Nationalen Kommission für Verkehrssicherheit | 59 |
| 6.19 | Steuerung der Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik und effizienzoptimierter Ressourceneinsatz | 59 |
| 6.20 | Stärkung der Verkehrssicherheitsinteressen in der Forschung | 60 |
| 6.21 | Aufbau einer Forschungsdatenbank Verkehrssicherheit | 60 |
| 6.22 | Förderung von Pilotprojekten | 60 |

1 Ausgangslage

1.1 Die heutige Verkehrssicherheitslage in Europa und in der Schweiz

Die Mobilität spielt im sozialen und wirtschaftlichen Leben eine wichtige Rolle. Der moderne Strassenverkehr ermöglicht die schnelle Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und erlaubt dem Individuum die Befriedigung seiner Mobilitätsbedürfnisse. Den Vorteilen der Mobilität stehen aber auch Nachteile gegenüber. Europaweit sterben jährlich abertausende Menschen bei Verkehrsunfällen oder werden schwer verletzt. Die sozialen Kosten von Verkehrsunfällen sind immens. Allein in der Schweiz belaufen sie sich pro Jahr auf 13 Mia. Franken, dies bei vorsichtiger Einberechnung der immateriellen Schäden der Unfallopfer. Daneben verursachen Strassenverkehrsunfälle nicht bezifferbares, aber dennoch unermessliches Leid bei Opfern, Angehörigen, Freunden und Bekannten. Sie führen oft zu sozialen Verlusten und erheblichen Einschränkungen der Lebensqualität.

In der Europäischen Union wurden im Jahr 2001 insgesamt 50'000 Tote im Strassenverkehr gezählt. Im Weissbuch Verkehr aus demselben Jahr formulierte die EU-Kommission das Ziel, die Anzahl der Verkehrstoten bis im Jahr 2010 zu halbieren. Dieses Ziel wurde in dem im Jahr 2003 verabschiedeten Europäischen Aktionsprogramm für die Strassenverkehrssicherheit bekräftigt. Auch einzelne europäische Länder haben in den letzten Jahren einen nationalen Aktionsplan beziehungsweise ein Verkehrssicherheitsprogramm und/oder quantifizierte Verkehrssicherheitsziele festgelegt, so zum Beispiel Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Grossbritannien, Irland, Lettland, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Spanien und Zypern.

Obwohl sich in der Schweiz seit dem Jahr 2003 die Anzahl getöteter Personen pro Jahr ständig verringert hat, kann daraus kein dauerhafter positiver Trend abgeleitet werden. Im Jahr 2007 war nämlich gegenüber dem Vorjahr wieder eine Zunahme der Anzahl getöteter Personen (4 Prozent) zu verzeichnen (2006: 370; 2007: 384). Auch die Anzahl der Schwerverletzten nimmt wieder zu (2006: 5066; 2007: 5235).

1.2 Unfallopfer

Von der positiven Entwicklung des Unfallgeschehens der letzten zehn Jahre konnten die Insassen von Personenwagen am meisten profitieren. Am negativsten entwickelt hat sich die Zahl der schwer verletzten Motorrad Fahrenden.

Die Insassen von Personenwagen sind am häufigsten von schweren Verkehrsunfällen betroffen. Im Jahr 2007 waren dies 32 Prozent der Schwerverletzten und Getöteten, 30 Prozent waren Motorrad Fahrende und je 15 Prozent Rad Fahrende beziehungsweise Fussgängerinnen und Fussgänger.

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. Kinder und Senioren verunfallen vorwiegend als Fussgänger, die restlichen Altersklassen primär als Motorfahrzeugbenutzer. Jugendliche und junge Erwachsene weisen das grösste bevölkerungsbezogene Unfallrisiko auf und die Senioren die grösste Verletzungsschwere.

1.3 Unfallort

Mehr als die Hälfte der Unfälle mit Schwerverletzten oder Getöteten ereignen sich im Innerortsbereich, knapp 40 Prozent auf Ausserortsstrecken und weniger als 10 Prozent auf Autobahnen. Betrachtet man nur die Anzahl Getöteter, ergibt sich ein anderes Bild: Ihr Anteil beträgt auf Autobahnen ebenfalls rund 10 Prozent, auf Ausserortsstrecken ist er jedoch mit mehr als der Hälfte überdurchschnittlich hoch.

1.4 Unfallursachen (Mängel, Einflüsse)

Verkehrsunfälle sind oft auf verschiedene Ursachen zurückzuführen. Jeder an einem Unfall beteiligten Person können von der Polizei für die Unfallstatistik bis zu drei Ursachen zugeordnet werden. Die häufigsten Unfallursachen sind Unachtsamkeit 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.

1.5 Einflussfaktoren

1.5.1 Verhalten der Verkehrsteilnehmenden

Verkehrsunfälle werden hauptsächlich durch das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden verursacht. Trotz hoher Sanktionsandrohungen werden gerade die wichtigen Verkehrsregeln zu oft missachtet. Dies gilt namentlich für die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder die Anpassung der Geschwindigkeit an die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse. Auch das Fahren unter Alkohol- oder Betäubungsmittelinfluss führt immer wieder zu schweren und schwersten Unfällen. Auf den Strassen verkehren zudem viele Verkehrsteilnehmende, die dafür nicht geeignet sind, sei es, weil sie an einer die Fahreignung ausschliessenden Sucht leiden (Alkohol, Drogen, Medikamente), oder weil ihnen die charakterlichen Voraussetzungen zum sicheren Führen von Motorfahrzeugen fehlen.

1.5.2 Fahrzeugsicherheit

Trotz der erzielten Fortschritte in der Fahrzeugsicherheit entsprechen heute nicht alle Fahrzeuge dem Stand der Technik. Bei einigen Fahrzeugarten wurde zwar die Sicherheitsausrüstung stark weiterentwickelt. Aber 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.

1.5.3 Strasseninfrastruktur

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.

1.5.4 Rettungswesen

Nach Unfallereignissen dauert es oft zu lange, bis verletzte Personen die erforderliche ärztliche Behandlung erhalten. Viele Strassenbenützer sind nicht in der Lage, die Rettungsdienste richtig und in kürzester Zeit zu alarmieren. Oft verstreicht auch zu viel Zeit, bis die Rettungskräfte am Unfallort eintreffen und die Verletzten versorgen können. Die Abläufe in der Rettungskette sind noch verbesserungsfähig.

1.5.5 Gesellschaftliches Problembewusstsein (Awareness)

Dass der Strassenverkehr Jahr für Jahr Getötete und Verletzte fordert, die mit verhältnismässigem Mitteleinsatz vermieden werden könnten, ist noch nicht genügend ins politische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Bewusstsein gelangt. Strassenverkehrsunfälle, auch solche mit gravierendsten Folgen, werden zwar im Tagesgeschäft zur Kenntnis genommen, aber die menschlich schwerwiegenden Folgen wie auch die Kosten für die Volkswirtschaft finden allgemein zu wenig Beachtung.

1.6 Verfassungsrechtliche Vorgaben

Die Bundesverfassung verlangt, dass die Grundrechte in der ganzen Rechtsordnung zur Geltung kommen müssen (Art. 35 Abs. 1 BV¹). Den staatlichen Behörden erwächst daraus der Auftrag, durch positive Massnahmen Grundrechtsverletzungen zu verhindern und Beschränkungen der grundrechtlich geschützten Freiheiten vorzubeugen. Weil Verkehrsunfälle die von der persönlichen Freiheit (Art. 10 BV) und der Eigentumsgarantie (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 mit geeigneten Mitteln hinzuwirken. Hierfür zuständig sind die Bundesbehörden, da der Erlass von Vorschriften über den Strassenverkehr dem Bund zugewiesen ist (Art. 82 Abs. 1 BV).

Der Bundesrat hat einen entsprechenden Handlungsbedarf erkannt, indem er den Auftrag zur Erarbeitung eines Handlungsprogramms für mehr Sicherheit im Strassenverkehr erteilt hat. Mit dem Handlungsprogramm Via sicura soll die Anzahl der im Strassenverkehr Getöteten und Schwerverletzten innerhalb der nächsten zehn Jahre signifikant gesenkt werden.

2 Grundzüge der Vorlage

2.1 Die Hauptzielsetzungen von Via sicura

Aus den wesentlichen Einflussfaktoren des Strassenunfallgeschehens gehen fünf Hauptziele hervor, die bei der Erarbeitung des Handlungsprogramms Via sicura formuliert wurden und bei deren Erreichung die Verkehrssicherheit in der Schweiz nachhaltig verbessert werden kann:

1. Die Sicherheit im Strassenverkehr geniesst in Gesellschaft, Politik und Wirtschaft den gleich hohen Stellenwert wie die Mobilität;

¹ SR 101

2. Die Verkehrsteilnehmenden verhalten sich sicher, rücksichtsvoll und verantwortungsbewusst;
3. Alle Fahrzeuge sind betriebs- und verkehrssicher;
4. Die Strasseninfrastrukturen sind verkehrssicher ausgestaltet, unterhalten und betrieben;
5. Die Rettung von Unfallopfern erfolgt schnell und fachgerecht.

Aus diesen fünf Hauptzielsetzungen leiten sich diejenigen Einzelmassnahmen ab, die Gesetzesänderungen voraussetzen und deshalb in der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagen werden. Es sind dies Massnahmen in den Bereichen Mensch, Durchsetzung der Vorschriften, Infrastruktur, Forschung, Entwicklung und Statistik sowie Haftpflicht und Versicherung. Hinzu kommen verschiedene Massnahmen, die aufgrund parlamentarischer Vorstösse oder aufgrund der politischen Diskussion zur Diskussion gestellt werden.

Bei der Auswahl der Einzelmassnahmen zeigte sich ein Spannungsverhältnis bezüglich Wirkung, Kosten und Akzeptanz. So geniessen die Sicherheit erhöhende Massnahmen im Bereich Strasseninfrastruktur in der Regel eine hohe Akzeptanz und haben eine hohe und nachhaltige Wirkung. Sie kosten jedoch sehr viel. Demgegenüber kosten Massnahmen, die das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden beeinflussen, vergleichsweise sehr wenig. Aber bei ihrer Einführung ist die Akzeptanz vergleichsweise gering und steigt in der Regel erst mit der Zeit infolge von Sensibilisierung und Kontrollen, die wiederum Kosten verursachen. Massnahmen der Aus- und Weiterbildung geniessen an sich eine hohe Akzeptanz, die jedoch sinkt, wenn die Massnahmen verpflichtenden Charakter haben. Um ihre Wirkungen zu erhalten, bedürfen sie zudem regelmässiger Erneuerungen.

Viele Einzelmassnahmen von Via sicura entfalten ihre optimale Wirkung nur, wenn sie miteinander kombiniert werden. So können beispielsweise Massnahmen zur Erhöhung der Fahrzeugsicherheit die gewünschte Wirkung nicht erreichen, wenn die Strasseninfrastrukturen nicht verkehrssicher ausgestaltet sind und/oder das Verantwortungsbewusstsein für eine sichere Verkehrsteilnahme fehlt. Deshalb sollen nicht einfach Einzelmassnahmen, sondern aufeinander abgestimmte, ein kohärentes Paket bildende Massnahmen umgesetzt werden. Wenn nicht alle im Schlussbericht zu Via sicura² aufgelisteten Einzelmassnahmen im Vernehmlassungsverfahren Zustimmung finden sollten, werden die (übrigen) zur Umsetzung vorgeschlagenen Massnahmen wiederum aufeinander abgestimmt zu einem Gesamtpaket geschnürt, damit eine optimale Wirkung erzielt werden kann.

2.2 Einflussbereiche

2.2.1 Der Mensch als Verkehrsteilnehmer

Menschen machen Fehler und werden immer Fehler machen. In Verbindung mit Masse und Geschwindigkeit können Fehler fatale Folgen haben. Davon zeugt die

² <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html?lang=de>

Strassenverkehrsunfallstatistik: Nur bei sehr wenigen Unfällen kann menschliches Fehlverhalten ausgeschlossen werden.

Es stellt sich daher die Frage, wie die fatalen Auswirkungen menschlichen Versagens eingedämmt werden können. Verschiedene Eingriffsebenen stehen zur Verfügung. Erstens kann der Mensch selber dazu gebracht werden, weniger oder zumindest weniger schwere Fehler zu begehen. Zweitens kann die Infrastruktur so optimiert werden, dass sich gemachte Fehler nicht mehr fatal auswirken ("Forgiving Roads") und drittens können telematische Anwendungen im Zusammenhang mit der Fahrzeugtechnik den Menschen vor Fehlern bewahren.

Die dritte Option ist die vielversprechendste. Bereits heute korrigieren im Auto eingebaute Computer aller Art die Aktivitäten des Fahrzeugführers und der Fahrzeugführerin. Oftmals unbemerkt oder nur leicht unterstützend und daher durchaus akzeptiert. Bereits heute befinden sich aber Fahrzeuge in der Experimentalphase, die in der Lage sind, sich auch ohne Fahrer zu bewegen. Auch wenn es der Mensch nicht gerne hört: Das Führenlassen eines Fahrzeugs durch eine Maschine wäre bedeutend sicherer als durch den Menschen. Allerdings verliert der Mensch die Kontrolle über Fahrzeuge nur sehr ungern, so dass die Marktfähigkeit solcher Fahrzeuge wohl eine Utopie bleiben dürfte.

Wir können daher nicht darauf verzichten, positiv auf den Fahrzeug führenden Menschen einzuwirken:

Fahrzeugführer müssen grundsätzlich zum Führen von Motorfahrzeugen geeignet sein. Die Fahreignung beinhaltet die geistige und körperliche Reife (Mindestalter), den körperlichen und psychischen Zustand sowie den Charakter und das Fehlen von Suchterkrankungen, die die Fahrfähigkeit beeinträchtigen. Dies allein genügt aber noch nicht; denn es müssen auch ausreichende Kenntnisse und Verhaltensweisen erworben werden. Die so erworbene Fahrkompetenz ist lebenslang zu erhalten und weiter auszubauen. Gepaart mit der Einhaltung der Verkehrsregeln und der Beachtung der Signale kann das Risiko Mensch eingedämmt werden.

Um dies zu erreichen, sollen folgende Massnahmen umgesetzt werden:

- Mindestanforderungen an die Fahreignung (Via sicura Massnahme 509; Art. 14 Abs. 2 SVG und 25 Abs. 3 Bst. a E-SVG)

Der Bundesrat soll künftig nicht nur Mindestanforderungen an die physische und psychische, sondern auch an die charakterliche Eignung festlegen können.

- Mindestalter für Rad Fahrende (Art. 19 Abs. 1 und 1^{bis} E-SVG)

Für das Rad fahren auf öffentlichen Strassen soll das Mindestalter neu grundsätzlich acht Jahre betragen (Ausnahmen auf Verordnungsstufe). Heute hängt das Mindestalter vom kantonal geregelten Beginn der Schulpflicht ab.

- Anforderungen an Begleitpersonen (Art. 15 Abs. 1 E-SVG)

Begleitpersonen von Inhabern des Lernfahrausweises müssen nicht nur das 23. Altersjahr, sondern auch die Probezeit für Neulenkende vollendet haben.

- Alkoholverbot (Via sicura-Massnahme 508 und 517; Art. 31 Abs. 2^{bis} E-SVG)

Für Personen, denen im Strassenverkehr eine besondere Verantwortung zukommt (gewerbsmässiger Personen- und Gütertransport) oder von denen eine besondere Gefährdung für die übrigen Verkehrsteilnehmenden ausgeht (Neulenkende), wird ein Alkoholverbot vorgeschlagen.

- Erhöhung der Velohelmtragquote (Via sicura-Massnahme 407; Art. 57 Abs. 5 Bst. b E-SVG)

Dem Bundesrat soll die Kompetenz zur Einführung einer Velohelmtragpflicht erteilt werden.

- Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag (Via sicura-Massnahme 408; Art. 41 Abs. 1 und 2 E-SVG)

Motorfahrzeuge müssen künftig tagsüber mit Licht fahren.

- Periodische Weiterbildungspflicht und periodischer Nachweis der Fahreignung (Via sicura-Massnahmen 504, 510 und 514; Art. 15 Abs. 5, 15b, 15c und 25 Abs. 3 Bst f und g E-SVG)

Der Bundesrat hat bereits die Kompetenz, aufgrund von Artikel 15 Absatz 5 SVG für alle Motorfahrzeugführenden eine Weiterbildung vorzuschreiben. Bevor die aufwändigen Vorbereitungen für eine entsprechende Verordnungsregelung in Angriff genommen und ein ausgearbeiteter Regelungsentwurf auf Verordnungsstufe unterbreitet werden kann, soll zuerst in diesem Vernehmlassungsverfahren geklärt werden, ob eine solche Massnahme überhaupt weiterverfolgt werden soll.

Die im Vernehmlassungsverfahren ebenfalls zur Diskussion gestellte Befristung der Führerausweise würde die Kontrolle der Umsetzung der Weiterbildungspflicht erleichtern, hätte aber auch andere Vorteile. Die Einführung einer Befristung der Führerausweise wird von den Kantonen (KKJPD) zur einfacheren Umsetzung des periodischen Fahreignungsnachweises gefordert. Mit einer Befristung des Führerausweises sollen die Motorfahrzeugführenden verpflichtet werden, das notwendige Arztzeugnis termingemäss der Zulassungsbehörde zu liefern. Erbringen sie den Nachweis nicht, so erlischt die Fahrberechtigung durch Zeitablauf.

Fahreignungsuntersuchungen sollen künftig nur noch Ärzte durchführen können, die eine entsprechende Ausbildung besucht, eine Prüfung bestanden haben und sich laufend weiterbilden.

- Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkenden (Via sicura-Massnahmen 505 und 506; Art. 16e E-SVG)

Fahrzeuglenkende, die wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand oder unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln auffällig werden, sollen bereits nach der ersten solchen Widerhandlung eine Nachschulung besuchen müssen. Eine Nachschulung sollen auch Personen besuchen müssen, denen der Führerausweis wegen wiederholten Verkehrsauffälligkeiten für mindestens sechs Monate entzogen wurde.

2.2.2 Durchsetzung der Vorschriften

Es ist unabdingbar, dass jene Verkehrsregeln, die am häufigsten zu schweren Unfällen mit Toten und Schwerverletzten führen, besser beachtet und durchgesetzt werden. Zur Erreichung dieses Ziels werden die folgenden Massnahmen vorgeschlagen:

- Intensivierung der Verkehrskontrollen (Via sicura-Massnahmen 411, 412 und 423; Art. 105a E-SVG)

Mit einer Zweckbindung der Einnahmen aus Bussgeldern für Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, soll erreicht werden, dass die Polizeikontrollen intensiviert werden; dies nicht generell, sondern bei den für die Vermeidung schwerer Unfälle mit Toten und Schwerverletzten besonders wichtigen Fehlverhalten und auf den Strecken bzw. zu den Tageszeiten mit besonderem Risiko. Dass vermehrte Polizeikontrollen erheblich zur Hebung der Verkehrssicherheit beitragen, zeigen die Erfahrungen der Länder, die in der Verkehrssicherheit eine führende Rolle einnehmen und in denen die Kontrolltätigkeit wesentlich intensiver ist als in der Schweiz.

- Koordination Verkehrssicherheitskampagnen – Polizeipräsenz (Via sicura-Massnahmen 401 und 411; Art. 2 E-UVBG)

Vorgesehen ist, dass die im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) gesamtschweizerisch durchgeführten Kampagnen intensiv polizeilich begleitet werden. Diese für die Wirkung von Kampagnen besonders wichtige verstärkte Polizeipräsenz soll mittels Leistungsvereinbarungen FVS - Kantone sichergestellt werden.

- Beweissichere Atemalkoholkontrolle (Via sicura-Massnahme 513; Art. 55 Abs. 6 und 7 Bst. d E-SVG; Art. 1 „Promilleverordnung“)

Die Blutprobe, die heute zur Feststellung der Fahruntfähigkeit wegen Ange-trunkenheit angeordnet wird, soll im Regelfall durch die Atemalkoholprobe abgelöst werden. Die für alle Beteiligten sehr aufwändige Blutprobe soll nur noch ausnahmsweise durchgeführt werden.

- Verbot von Warnungen vor Verkehrskontrollen (Art. 98a E-SVG)

Die heutigen Strafbarkeitslücken beim Warnen vor Verkehrskontrollen der Polizei sollen geschlossen werden.

- Strengere Sanktionierung des Fahrens ohne Führerausweis und des Fahrens ohne den erforderlichen Führerausweis (Art. 95 Ziff. 1 und 1^{bis} E-SVG)

Der Strafrahmen soll der gleiche sein wie bei Fahren trotz Führerausweisentzug (Vergehen).

- Einziehung und Vernichtung von Motorfahrzeugen (Art. 90a E-SVG)

Die Möglichkeit der Gerichte, bei qualifiziert groben Verkehrsregelverletzungen, namentlich bei krassen Geschwindigkeitsüberschreitungen, das Motorfahrzeug des Täters oder der Täterin einzuziehen und zu vernichten, wird speziell geregelt.

- Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitstätern (Art. 17a und 99 Ziff. 9 E-SVG)

Personen, denen der Führerausweis wegen Geschwindigkeitsdelikten für längere Zeit entzogen wurde, sollen - um Rückfälle zu verhindern - nur noch Fahrzeuge mit einem Datenaufzeichnungsgerät („Blackbox“) fahren dürfen.

- Halterhaftung für Ordnungsbussen (Via sicura-Massnahme 413; Art. 3a Abs. 2, 5-8 und 10 E-OBG)

Mit dieser Neuerung muss grundsätzlich der Halter oder die Halterin eines Motorfahrzeugs die Ordnungsbussen für Übertretungen bezahlen, die mit seinem oder ihrem Fahrzeug begangen werden.

- Einsatz für grenzüberschreitende Strafverfolgung (Via sicura-Massnahme 422; Art. 106a Abs. 3 E-SVG)

Der Bundesrat soll entsprechende Verträge mit ausländischen Staaten in eigener Kompetenz abschliessen dürfen.

2.2.3 Infrastruktur

Infrastrukturverbesserungen sind ein kostenintensives, aber sehr wirksames und gut akzeptiertes Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Da in hohem Masse Kantone und Gemeinden für die Strasseninfrastruktur zuständig sind, braucht es zur Umsetzung dieser Massnahmen wirksame Anreiz- und Steuerungsinstrumente seitens des Bundes (vgl. Ziffer 3).

Vorgesehene Massnahmen für die Verbesserung der Infrastruktur sind:

- Grundsätze (Via sicura-Massnahmen 104, 106, 107, 116, 301, 305, 306, 309, 313; Art. 6a Abs. 1 E-SVG)

Als Grundsatz wird festgehalten, dass Strassen so angelegt, unterhalten und betrieben werden, dass auf ihnen möglichst keine Unfälle passieren und wenn doch, dass diese keine gravierenden Folgen für Leib und Leben der Beteiligten haben.

- Road Safety Audit (Via sicura-Massnahme 312; Art. 6b E-SVG)

Strassenbauprojekte sind auf ihre Verkehrssicherheitsdefizite zu überprüfen. Dies soll durch eigens dafür ausgebildete Experten (Sicherheitsbeauftragte) geschehen.

- Sanierung der potentiellen Gefahrenstellen und der Unfallschwerpunkte (Via sicura-Massnahme 302 und 303; Art. 6c Abs. 2 E-SVG)

Alle Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkte des Strassennetzes sollen erkannt und fortlaufend saniert werden.

- Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsregimes (Via sicura-Massnahme 107; Art. 6a Abs. 2 E-SVG)

Mit dieser Neuerung soll eine interkantonale Geschwindigkeitsharmonisierung erreicht werden. Gesamtschweizerisch sollen gleiche Standards für die An-

ordnung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf bestimmten Strassentypen zur Anwendung kommen.

2.2.4 Forschung, Entwicklung und Statistik

Je höher das Sicherheitsniveau im Strassenverkehr bereits ist, desto wichtiger werden für das Erzielen weiterer Fortschritte die genauen Kenntnisse des Unfallgeschehens und der Unfallursachen sowie das Ergründen noch ungenutzter Sicherheitspotenziale. Statistik und Forschung erfüllen keinen Selbstzweck, sondern liefern die für eine wirksame Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik nötigen Grundlagen. Dabei kommt dem Umsetzen der Erkenntnisse in konkretes Handeln und der Folgeabschätzung hohe Bedeutung zu. Die hier vorgeschlagenen Massnahmen erfordern nur teilweise Gesetzesänderungen.

- Unfallursachenforschung (Via sicura-Massnahme 621; Art. 6d E-SVG)

Die von den Strasseneigentümern ernannten Sicherheitsbeauftragten sollen die Unfälle mit getöteten und schwer verletzten Personen eingehend analysieren und auswerten.

- Analyse der Schwerpunkte im Unfallgeschehen und der Gefahrenstellen (Via sicura-Massnahme 301; Art. 6c Abs. 1 E-SVG)

Die auffälligen Unfallmerkmale und Gefahrenstellen sollen gesamtschweizerisch erkannt und analysiert werden.

2.2.5 Motorfahrzeughaftpflicht und -versicherung

Auch mittels Bestimmungen über die Haftpflicht und die Versicherung kann das Verhalten der Fahrzeuglenkenden beeinflusst werden. Die wichtigsten Massnahmen dafür sind:

- Kein Verzicht auf das Rückgriffsrecht der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer bei grobfahrlässig begangenen Verkehrsregelverletzungen (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)

Die Versicherer sollen nicht mehr vertraglich auf das Rückgriffsrecht verzichten können für den Fall, dass eine versicherte Person einen Schaden mit einer grobfahrlässig begangenen Verkehrsregelverletzung verursacht.

- Einsichtsrecht der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer ins Register der Administrativmassnahmen (Art. 104b Abs. 2 Bst. b und 6 Bst. g E-SVG)

Mit dieser Neuerung können die Versicherer die Prämien risikoorientierter gestalten und so zu mehr Prämiengerechtigkeit zwischen den Versicherten beitragen. Gemäss ausländischen Studien steigt nämlich das Unfallrisiko bei Personen, die durch verkehrsgefährdendes Verhalten auffallen, auch wenn sie noch keinen Unfall verursacht haben.

Zudem wird eine Deckung für Schäden vorgeschlagen, die durch fahrzeugähnliche Geräte verursacht werden (Art. 76 Abs. 2 Bst. d E-SVG): Der Nationale Garantiefonds soll die Deckung von Schäden übernehmen, die von fahrzeugähnlichen Geräten verursacht werden. Diese Schadensdeckungspflicht ist in den meisten Fällen subsidiär, weil zuerst Privathaftpflicht und Unfallversicherung den Schaden decken müssen. 85 - 90 % der Haushalte verfügen über eine Privat-

haftpflichtversicherung und die Unfallversicherung ist für Personen mit Wohnsitz in der Schweiz obligatorisch.

2.3 Finanzierung

Die Strassenverkehrssicherheit ist eine Aufgabe, für die sowohl der Bund als auch die Kantone zuständig sind. Der Bund ist zuständig für die Rechtsetzung bei der Personen- und Fahrzeugzulassung, den Verkehrsregeln, der Signalisation, den Sanktionen sowie Haftpflicht und Versicherung. Für Vollzug und Durchsetzung der Vorschriften sowie Bau, Unterhalt und Betrieb des Strassennetzes (mit Ausnahme des Nationalstrassennetzes) sind die Kantone zuständig. Diese setzen ihre Mittel nach eigenen Prioritäten ein. Anliegen der Verkehrssicherheit stehen daher immer in starker Konkurrenz zu anderen Aufgaben der Kantone. Die Umsetzung lässt sich deshalb mit einem Beitrag an die Finanzierung der Umsetzung bei den Kantonen und Gemeinden erleichtern. Verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten sind geprüft worden; davon werden im Vernehmlassungsverfahren zwei vorgeschlagen:

2.3.1 Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie (MHV-Prämie)

Ein Zuschlag auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie erweist sich als zweckmässige Form der Mittelbeschaffung. Der grösste Teil der Unfallschäden wird von den Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherern bezahlt. Diese wiederum erheben entsprechend ihren Kosten Prämien bei den Versicherten. Wenn aufgrund der Massnahmen von Via sicura die Anzahl Getöteter und Schwerverletzter zurückgeht, fallen bedeutend weniger Kosten zuerst bei den Versicherern und schliesslich bei den Versicherten an. Diese profitieren also durch voraussichtliche Prämieneinsparungen (oder mindestens durch geringere Preisanstiege) direkt von den Massnahmen. Die Finanzierung über einen Zuschlag auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie hat zudem den Vorteil, dass die Versicherer die Prämien annähernd risiko- und verursachergerecht erheben. Bei der Prämienbemessung soll sowohl der Schadensverlauf als auch der automobilistische Leumund berücksichtigt werden. So profitieren versicherte Personen, die während Jahren unfallfrei beziehungsweise Risiko vermeidend gefahren sind, von einem Rabatt (Bonus), während andere, die schuldhaft Schäden verursacht haben oder für verkehrsgefährdendes Fehlverhalten mit einem Führerausweisentzug sanktioniert wurden, einen Malus bezahlen müssen. Indem die Abgabe in Form eines Prozentzuschlags auf der so berechneten Prämie erhoben wird, fällt die Höhe des Zuschlags für Fahrzeughaltende ebenfalls risiko- und verursachergerecht aus. Bereits heute bezahlen die Versicherten einen Zuschlag von 0,75 % auf den Motorfahrzeug-Haftpflichtprämien, der zweckgebunden für Erziehungs- und Sensibilisierungsmassnahmen eingesetzt wird. Dieser Zuschlag ist somit entsprechend dem Finanzierungsbedarf für Via sicura zu erhöhen.

2.3.2 Zweckbindung der Einnahmen aus Verkehrsbussen

Heute werden die Einnahmen aus Verkehrsbussen i.d.R. der allgemeinen Staatskasse gutgeschrieben. Bei der Zuteilung von Mitteln müssen sich die Polizeibehörden in die lange Liste der andern Anspruchsteller einordnen.

Die Zweckbindung der Einnahmen aus Bussengeldern für die Erhöhung der Verkehrssicherheit hätte den Vorteil, dass mit einer Intensivierung der Kontrollen bei den sicherheitsrelevanten Fehlverhalten und Gefahrenstellen die Verkehrssicherheit doppelt verbessert würde: einerseits weil die Verstösse gegen Vorschriften zurückgehen, was gerade bei Geschwindigkeits- und Alkoholkontrollen inner- und ausserorts sehr stark zum Rückgang der Unfallzahlen beiträgt; andererseits weil die aufgrund der Zunahme der Kontrollen generierten Mittel wiederum für die Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit eingesetzt würden. Die Zweckbindung dürfte die Akzeptanz der Kontrollen bei den Verkehrsteilnehmenden eher verbessern, da der Vorwurf, mit den Kontrollen sollten vor allem die Staatseinnahmen erhöht werden, entkräftet werden könnte.

Auch mit der Einführung der vorgeschlagenen Zweckbestimmung im SVG werden weiterhin die Kantone entscheiden, welche Verkehrssicherheitsprojekte und -aufgaben mit den Busseneinnahmen finanziert werden. Die Vorgabe an die Kantone lautet, dass sie mindestens 50 % der Busseneinnahmen für die Verkehrssicherheit reinvestieren.

Ausgehend von einem geschätzten schweizerischen Bussenvolumen von rund 400 Mio. Franken ergeben sich bei einer fünfzigprozentigen Zweckbindung Mittel in der Höhe von rund 200 Mio. Franken für die Verkehrssicherheit.

Zwei parlamentarische Vorstösse³ verlangen die Aufnahme einer Bestimmung ins Strassenverkehrsgesetz, wonach die Hälfte der Erträge aus den Verkehrsbussen für die Verkehrssicherheit einzusetzen ist. Beide Vorstösse verlangen übereinstimmend den Einsatz dieser Erträge für die Sensibilisierung, die Erziehung und Weiterbildung sowie für die Verbesserung der Infrastruktur. Einer der Vorstösse verlangt zudem, dass die Gelder auch für Kontroll- und Überwachungssysteme eingesetzt werden.

Noch mehr als beim Zuschlag auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie kommt bei dieser Finanzierungsart das Verursacherprinzip zur Geltung, denn wer wegen verkehrsgefährdenden Widerhandlungen gebüsst wird, leistet mit der Bezahlung der Busse einen Beitrag an die Verkehrssicherheit.

Allerdings stellt die Zweckbindung der Busseneinnahmen einen Eingriff in die kantonale und kommunale Finanzhoheit dar und es ist davon auszugehen, dass die für die Verkehrssicherheit eingesetzten Mittel andernorts fehlen werden. Die Kantone und Gemeinden müssten entweder auf andere Aufgaben verzichten oder sich die für die Erfüllung anderer Aufgaben notwendigen Mittel anderweitig beschaffen. Ausserdem entstünde ein Widerspruch zu Artikel 374 des Strafbuchgesetzes⁴, wonach die Kantone über die verhängten Geldstrafen, Bussen und Einziehungen verfügen. Für den Bundesrat steht diese Finanzierungsvariante deshalb nicht im Vordergrund. Trotz der Bedenken gegenüber der Zweckbindung sollen die Kantone und allen anderen Vernehmlassungsadressaten zu dieser Fi-

³ 06.3529 Motion Giezendanner vom 5.10.2006 - Sicherheitsgerechte Verwendung von Bussengeldern; http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20063529
06.3608 Motion Teuscher vom 6.10.2006 - Bussengelder für die Verkehrssicherheit; http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20063608

⁴ SR 311.0

finanzierungsart im Vernehmlassungsverfahren Stellung nehmen können. Gerade angesichts der hängigen, in die gleiche Richtung zielenden parlamentarischen Vorstösse ist eine Rückmeldung der Kantonsregierungen ans Parlament sehr wichtig.

2.3.3 Zweckbindung des Anteils der Kantone aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr

Infrastrukturmassnahmen auf Nationalstrassen werden seit dem Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) am 1. Januar 2008 zu 100 % aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), d.h. aus dem zweckgebundenen Anteil der Mineralölsteuer sowie der Autobahnvignette finanziert. Für die Hauptstrassen erhalten die Kantone aus der SFSV jährliche Globalbeiträge im Umfang von etwa 160 Mio. Franken und für allgemeine Strassenbelange 10 % des gesamten Erlöses der SFSV. Diese Mittel sind grundsätzlich zweckgebunden, d.h. für allgemeine Strassenbelange einzusetzen. Somit verfügen die Kantone über Bundesmittel, welche es ihnen erlauben, Infrastrukturmassnahmen zur Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit auf Kantons- und Gemeindestrassen zu finanzieren.

Es stellt sich aber die Frage, wie weit es verursachergerecht und zweckmässig wäre, sie auf eine bestimmte Quote zu Gunsten der Verkehrssicherheit zu verpflichten. Nach Prüfung dieser Frage besteht die klare Ansicht, dass die Kantone hier in ihrem Handlungsspielraum nicht eingeschränkt werden und weiterhin die volle Freiheit bei der Mittelverwendung haben sollen, da die infrastrukturseitige Ausgangslage von Kanton zu Kanton verschieden ist und diese Finanzierungsart dem Verursacherprinzip zu wenig Rechnung trägt. Zudem würde der Bund damit in die Aufgabenteilung nach NFA eingreifen.

Aus diesem Grund wird hier keine Rechtsänderung im Sinne einer Verpflichtung der Kantone vorgeschlagen, eine bestimmte Quote für Verkehrssicherheitsmassnahmen einzusetzen. Die Kantone sind aber 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. Welcher Anteil an den Infrastrukturmassnahmen von Via sicura damit abgedeckt werden wird, kann nicht beziffert werden, weil die Kantone den Verteilschlüssel selber festlegen.

3 Varianten für die Umsetzung von Via sicura

Unter Beachtung der vom Bundesrat formulierten Zielsetzung für Via sicura („die Anzahl der im Strassenverkehr getöteten oder schwer verletzten Personen innerhalb von zehn Jahren signifikant zu senken“) werden drei Varianten zur Diskussion gestellt. Sie unterscheiden sich im Umfang der zusätzlichen Mittel, die den Kantonen und Gemeinden für die Umsetzung zur Verfügung gestellt werden sollen. Bei allen Varianten werden jene Massnahmen vorgeschlagen, die unter Berücksichtigung der zur Verfügung gestellten Mittel die grösste Wirkung erwarten lassen.

3.1 Finanzierungsbeitrag von 45 Mio. Franken pro Jahr (Erhöhung des Zuschlags auf der MHV-Prämie von 0,75 auf neu 2,5 %)

Die verkehrsrechtlichen Massnahmen, namentlich diejenigen, die den Menschen als Verkehrsteilnehmer (Ziff. 2.2.1) und die Motorfahrzeughaftpflicht und -versicherung (Ziff. 2.2.5) betreffen, können vollständig umgesetzt werden. Beim Einflussbereich "Durchsetzung der Vorschriften" (Ziff. 2.2.2) muss 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) lassen sich nicht umsetzen.

Die verkehrsrechtlichen Massnahmen umzusetzen gehört zu den normalen Vollzugsaufgaben der Kantone im Strassenverkehr. Aber eine spezielle Finanzierung im Umfang von 45 Mio. Franken pro Jahr wird für die in Via sicura beschriebenen edukativen und informativen Massnahmen der Kantone vorgeschlagen. Heute finanziert der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) des Bundes mit jährlich rund 20 Mio. Franken (0,75 % Zuschlag auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie) edukative und informative Verkehrssicherheitsprojekte, die z.B. durch die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, die Versicherer, die Verkehrsverbände oder andere in der Strassenverkehrssicherheit aktive Organisationen durchgeführt werden. Dies soll beibehalten werden. Zusätzlich soll die vom Bundesrat gewählte Verwaltungskommission des FVS mit den Kantonen Leistungsvereinbarungen für die Umsetzung der edukativen und informativen Massnahmen in Via sicura abschliessen. Dafür soll der Zuschlag auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie um 1,75 % erhöht werden.

Bei dieser Variante könnte 10 Jahre nach dem Start des Programms die Anzahl der getöteten Personen jährlich um ca. 70 und diejenige der Schwerverletzten um ca. 700 reduziert werden.

3.2 Finanzierungsbeitrag von 300 Mio. Franken pro Jahr (Erhöhung des Zuschlags auf der MHV-Prämie von 0,75 auf 5 % sowie Zweckbindung von 50 % der Einnahmen aus Verkehrsbussen)

Die Wirkung könnte noch wesentlich verbessert werden, wenn zusätzlich zu den Massnahmen gemäss Variante 3.1 auch noch die Strassenverkehrsinfrastruktur sicherer gemacht und die polizeilichen Kontrollen verstärkt würden. Die Intensivierung der Kontrollen soll sich auf die für die Vermeidung schwerer Unfälle wichtigsten Widerhandlungen, auf die erfahrungsgemäss gefährlichsten Strecken und die gefährlichsten Tageszeiten konzentrieren.

Würden auch diese teuren, aber sehr wirksamen Massnahmen und damit das ganze Massnahmenpaket von Via sicura umgesetzt, so könnten zehn Jahre nach dem Start des Programms pro Jahr ca. 180 getötete und ca. 1800 schwer verletzte Personen vermieden werden.

Für die Finanzierung des vollständigen Massnahmenpakets von Via sicura schlagen wir einerseits eine Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie von heute 0,75 % auf neu 5 % und andererseits eine 50-prozentige Zweckbindung der Einnahmen aus den Verkehrsbussen vor.

Bei einem Prämienvolumen von rund 2,6 Milliarden Franken ergibt der Zuschlag

von 5 % auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie einen Betrag von 130 Millionen Franken pro Jahr. Davon soll die Hälfte (2,5 % des Zuschlags) an den Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) zur Finanzierung von edukativen und informativen Massnahmen gehen und davon wiederum Mittel im Umfang von rund 45 Mio. Franken für Leistungsvereinbarungen zwischen Bund (FVS) und Kantonen zur Verfügung stehen (vgl. Variante 3.1).

Die andern 2,5 % werden von den Versicherern direkt den Kantonen überwiesen. Kriterium für die Zuteilung an die Kantone ist die Anzahl der im jeweiligen Kanton zugelassenen Motorfahrzeuge, d.h. die Versicherer überweisen dem Zulassungskanton die 2,5 % Zuschlag pro versichertes Fahrzeug.

Den Kantonen stehen mit den 2,5 % aus dem Zuschlag aus der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie und der Zweckbindung von 50 % der Verkehrsbussen rund 255 Mio. Franken pro Jahr für die Umsetzung der kostenintensiven Massnahmen (Polizeikontrollen, Verbesserung der Infrastruktur) zur Verfügung. Dabei sollen die Kantone aber selbst entscheiden, wie sie ihre Kontrolltätigkeit gestalten und welche Priorisierung sie bei den sanierungsbedürftigen Infrastrukturobjekten vornehmen. Dies weil es sich dabei einerseits um von Gesetzes wegen (Art. 374 StGB) den Kantonen zustehende Mittel handelt und andererseits die unter Ziffer 2.2 erwähnten Bedenken für die Entscheidungsautonomie der Kantone bei der Mittelverwendung sprechen.

Dem Bund kommt bei der Umsetzung eine unterstützende und beratende Funktion zu. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wertet das Unfallgeschehen mit dem Managementsystem Strasse und Strassenverkehr (MISTRA) auf dem Schweizer Strassennetz aus und liefert so den Kantonen Entscheidungsgrundlagen und geht beratend auf jene Kantone zu, die in Bezug auf das Unfallgeschehen negativ auffallen.

3.3 Finanzierungsbeitrag von 110 Mio. Franken pro Jahr (Erhöhung des Zuschlags auf der MHV-Prämie von 0,75 auf 5 %)

Mit dieser Variante können 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.

Die dafür erforderlichen finanziellen Mittel stammen aus der Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie von heute 0,75 % auf 5 %. Davon gehen wie bei der Variante 3.2 je 2,5 % an den FVS und direkt an die Kantone. Auf eine Zweckbindung der Einnahmen aus Verkehrsbussen wird jedoch verzichtet.

Der FVS kann mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln einerseits seine bisherigen Aufgaben weiterführen, wofür er wie bisher 0,75 % aufwenden kann. Mit den neuen 1,75 % schliesst er Leistungsvereinbarungen wie in Variante 3.1 ab. Der weitere Zuschlag von 2,5 % soll wie in Variante 3.2 den Kantonen für die

Umsetzung der kostenintensiven Massnahmen (Polizeikontrollen, Verbesserung der Infrastruktur) zur Verfügung gestellt werden. Auch bezüglich Entscheidkompetenz der Kantone und die unterstützende Rolle des Bundes bei der Umsetzung gilt das bei Variante 3.2 Gesagte.

3.4 Reorganisation des Fonds für Verkehrssicherheit

Dem FVS werden in allen Varianten zusätzliche Aufgaben übertragen. Im Lichte der Ergebnisse der Vernehmlassung und des Berichts des Bundesrates zur Auslagerung und Steuerung von Bundesaufgaben (Corporate-Governance-Bericht) vom 13. September 2006⁵ wird deshalb zu prüfen sein, ob und wie die Organisation des FVS anzupassen sein wird.

4 Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

4.1 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958⁶

Art. 6a (neu) Grundsätze

Die Verpflichtung für die Eigentümer Bund, Kantone und Gemeinden, die Strassen so zu gestalten und auszurüsten, dass Unfälle möglichst ausgeschlossen sind bzw. möglichst geringe Folgen für Leib und Leben der am Unfall beteiligten Personen zeitigen, erfordert Optimierungen insbesondere in den folgenden Situationen:

- Die Verkehrsführung im Bereich von Bau- und Arbeitsstellen sind einerseits gut sichtbar und einheitlich zu kennzeichnen, andererseits ist das Geschwindigkeitsniveau konsequent an die Gefährdungssituation anzupassen. Beide Massnahmen führen dazu, dass sich das Unfallpotenzial bei Baustellen reduziert und die Arbeitssicherheit im Strassenunterhalt erhöht wird (Abs. 1).
- Um Kollisionen mit entgegenkommenden Fahrzeugen zu verhindern, sind stark befahrene Strassen ausserorts - wo sinnvoll und zweckmässig - mit Hilfe von geeigneten Trennungselementen auszurüsten. Dabei wird darauf zu achten sein, dass der Zugang für Polizei und Rettungsdienste gewährleistet bleibt und keine neuen Gefahren für Rad Fahrende entstehen (Abs. 1).
- Innerorts sollen die Strassen entsprechend ihrem Zweck in verkehrs- bzw. siedlungsorientierte Strassen mit unterschiedlichem Tempo-Regime unterteilt werden. Während auf verkehrsorientierten Strassen die Tempo-50-generell-Regel weiterhin gültig ist, sollen in siedlungsorientierten Strassen Tempo-30-, Begegnungs- und/oder Fussgängerzonen sowie Gebiete mit weiteren Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vorherrschen. Ziel ist es, die Wohnquartiere zu beruhigen, ohne den Verkehrsfluss insgesamt zu beeinträchtigen (Abs. 1).
- Auf Autobahnen und Hauptverkehrsstrassen ist die Verkehrsführung zu optimieren. Sie berücksichtigt insbesondere das Verkehrsvolumen und umfasst auch die Signalisation. Die optisch optimale Verkehrsführung trägt dazu bei, dass die Fahrzeugführerinnen und -führer ihre Geschwindigkeit automatisch an die Strassenverhältnisse anpassen (Abs. 2).

⁵ BBI 2006 8233

⁶ SR 741.01

Mit der vorgeschlagenen Neuregelung soll die Verkehrssicherheit generell erhöht werden, ohne dass die Haftung des Gemeinwesens für Schäden aus mangelhafter Anlage oder mangelhaftem Unterhalt von Strassen verschärft würde. Die Optimierung der Infrastruktur bedeutet nicht automatisch, dass sie im vorherigen Zustand mangelhaft im Sinne von Artikel 58 OR⁷ war.

Art. 6b (neu) Planung und Ausführung

Sämtliche Strassenbauprojekte sind mit einer einheitlichen, durch den Bund festgelegten Methode auf ihre Verkehrssicherheitsdefizite zu überprüfen. Diese Verkehrssicherheitsbeurteilung wird obligatorisch bei Neubau, Umbau und der Sanierung von Strassenbauprojekten durchgeführt und dient als Arbeits- und Entscheidungsgrundlage für die Bauherrschaften. Neue Verfahrensrechte werden dadurch nicht eingeräumt (Abs. 1 und 2)

Die Ausbildung von kompetenten Experten auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit (Sicherheitsbeauftragte) ist wichtig für eine sichere Strasseninfrastruktur. Die Ausbildung besteht aus Lehrgängen, Nachdiplomstudien und Weiterbildungskursen zur Verkehrssicherheit der Strasseninfrastruktur an Hochschulen und Fachhochschulen und soll mit einem Zertifikat als Abschluss versehen werden (Abs. 3).

Art. 6c (neu) Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen

Bereits heute werten die Kantone und Gemeinden die Unfallstatistik hinsichtlich Unfallschwerpunkte aus. Mit dem Managementsystem Strasse und Strassenverkehr (MISTRA) wird dies dank homogenerer Datenqualität und zahlreichen neu erfasster Parameter noch besser möglich sein. MISTRA wird auch Tools zur Verfügung stellen, die aus der Analyse von Unfallschwerpunkten Rückschlüsse auf Gefahrenstellen zulassen (Abs. 1).

Die Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen sind sukzessive zu sanieren. Ziel der Massnahme ist es, alle Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkte des schweizerischen Strassennetzes zu eliminieren und die Neuentstehung weitgehend zu vermeiden (Abs. 2).

Art. 6d (neu) Unfallanalyse

Unfälle, die getötete oder schwer verletzte Personen zur Folge haben, sollen gezielt auf das Verkehrsverhalten, bauliche, technische und organisatorische Massnahmen sowie den Einsatz der Rettungskräfte analysiert und ausgewertet werden. Die Analyse erfolgt durch Sicherheitsbeauftragte, die jeder Strasseneigentümer in seinem Bereich zu ernennen hat (Art. 6b Abs. 3 E-SVG).

Art. 14 Fahreignung und Fahrkompetenz

Die einzige Neuerung in diesem ansonsten nur redaktionell angepassten Artikel ist die explizite Vorschrift, dass Motorfahrzeugführende auch charakterlich geeignet sein müssen (Abs. 2 Bst. d).

Art. 14a (neu) Lernfahrausweis

Auch in Bezug auf die Zulassung zu Lernfahrten wird materiell nichts geändert.

Art. 15 Randtitel, Abs. 1, 3, 4 zweiter Satz und 5 zweiter Satz

Inhaberinnen und Inhaber des Führerausweises auf Probe sind noch selber in der Ausbildung (zweite Ausbildungsphase) und sollen deshalb nicht schon Lernfahrten begleiten können. Daher wird vorgeschlagen, dass Begleitpersonen zusätzlich zu den bisherigen Anforderungen (23-jährig und 3 Jahre im Besitz der entsprechenden Kategorie) die Probezeit erfolgreich bestanden haben müssen (Abs. 1).

In den Absätzen 3 und 4 erfolgt lediglich eine terminologische Anpassung an die Fahrlehrerverordnung.

Ein Weiterbildungsobligatorium wird im Rahmen der neuen Chauffeurzulassungsverordnung (CZV)⁸ ab 2009 für Personen eingeführt, die berufsmässig Personen oder Sachen mit schweren Motorfahrzeugen transportieren. Sie müssen sich innert 5 Jahren während 35 Stunden weiterbilden.

Neu sollen entsprechende Vorschriften auch für die übrigen Motorfahrzeugführenden zur Diskussion gestellt werden, allerdings in beschränkterem Umfang. Im Rahmen dieses Vernehmlassungsverfahrens geht es in einem ersten Schritt darum zu ermitteln, ob eine Weiterbildungspflicht auf Akzeptanz stösst und wenn ja, in welchem Umfang. Der Vorschlag lautet: alle Führerausweisinhaber, die nicht schon der Weiterbildungspflicht der CZV unterliegen, müssen sich alle 10 Jahre einen Tag lang theoretisch und praktisch weiterbilden.

Der Inhalt der Weiterbildungskurse und die Anforderungen an die Kursveranstaltenden sollen in einem späteren Vernehmlassungsverfahren zu einer Änderung der Verkehrszulassungsverordnung zur Diskussion gestellt werden. Angedacht ist Folgendes: Um eine gute Qualität zu gewährleisten, müssen die Weiterbildungskurse behördlich anerkannt sein. In theoretischen und praktischen Lektionen (auf einem abgesperrten Areal oder auf öffentlichen Strassen) sollen Themen der Verkehrssicherheit (z.B. Beeinträchtigung der Fahreignung durch Alkohol oder Arzneimittel) vermittelt und die Kenntnis der Verkehrsregeln aufgefrischt sowie deren Sinn verdeutlicht werden. Dabei soll auf die in den Weiterausbildungskursen für die Inhaber und Inhaberinnen des Führerausweises auf Probe vermittelten Inhalte aufgebaut werden.

Bei der Umsetzung kann auf die bestehende freiwillige Weiterbildung aufgebaut werden. Die vom schweizerischen Verkehrssicherheitsrat empfohlenen Kurse beinhalten die oben genannten Themen weitgehend und das Know-how für die Entwicklung von weiteren Kurselementen ist vorhanden. Ausserdem wird man auf die Erfahrungen mit der Zweiphasenausbildung zurückgreifen können.

Auch die Konferenz der europäischen Verkehrsminister hat sich in den letzten Jahren im Rahmen der Verkehrssicherheitskonferenzen in Verona wiederholt für eine periodische Weiterbildung ausgesprochen.

⁸ SR 741.521; AS 2007 3539; <http://www.admin.ch/ch/d/as/2007/3539.pdf>

Art. 15a Abs. 1, 1^{bis} (neu) und 2

Artikel 15a erfährt lediglich redaktionelle Anpassungen, die der neue Artikel 15c erforderlich macht.

Art. 15b (neu) Führerausweis mit beschränkter Gültigkeitsdauer

Auch Artikel 15b beinhaltet materiell nichts Neues.

Art. 15c (neu) Gültigkeitsdauer des Führerausweises

Der Führerausweis soll generell, d.h. unabhängig vom Alter des Inhabers oder der Inhaberin, nur noch befristet erteilt werden, und die Verlängerung der Gültigkeitsdauer vom Nachweis der Fahreignung und der vorgeschriebenen Weiterbildung abhängig gemacht werden. Zwar können die Massnahmen „Obligatorische Weiterbildung“ und „periodischer Nachweis der Fahreignung“ auch ohne Befristung des Führerausweises realisiert werden. Der Vorteil der Befristung liegt aber darin, dass die Ausweisinhaber eigenverantwortlich dafür sorgen müssen, dass die Fahrberechtigung verlängert wird. Ohne Befristung müsste diese Aufgabe den kantonalen Zulassungsbehörden übertragen werden. Sie müssten im Aufgebotssystem überprüfen, ob die obligatorische Weiterbildung absolviert wurde und ob die erforderlichen Nachweise betreffend Fahreignung vorliegen. Im Nichterfüllungsfall müsste der Führerausweis entzogen werden.

Wir schlagen aber noch aus einem anderen Grund die grundsätzliche Befristung der Führerausweise vor: Zurzeit werden die Führerausweise für Personenwagen und Motorräder nur noch in vier Mitgliedstaaten der Europäischen Union auf Lebenszeit ausgestellt (Österreich, Belgien, Frankreich und Deutschland). In den übrigen Mitgliedstaaten ist die Gültigkeitsdauer befristet. Im Rahmen der Dritten Führerschein-Richtlinie⁹ werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Gültigkeitsdauer der Führerausweise für Personenwagen und Motorräder auf zehn Jahre zu befristen. Die Mitgliedstaaten können die Gültigkeitsdauer auf 15 Jahre verlängern. Der Führerausweis für Lastwagen und Busse soll 5 Jahre gültig sein. Mitgliedstaaten, die für Führer und Fahrerinnen von Personenwagen und Motorrädern regelmässige medizinische Kontrolluntersuchungen vorsehen, müssen beachten, dass eine neue Untersuchung nur zusammen mit der Erneuerung des Führerausweises verlangt werden darf. Lastwagen- und Busführende müssen sich bei jeder Erneuerung des Führerausweises untersuchen lassen. In der EU müssen diese neuen Vorschriften ab dem 19. Januar 2013 angewendet werden.

Sollte die Schweiz also auf den Umtausch des Führerausweises auch bei grenzüberschreitendem Wohnsitzwechsel verzichten, wie dies in der EU und im EWR bereits praktiziert wird, würde der heute unbefristet gültige Führerausweis die Kontrolle der Fahreignung und der Weiterbildung zusätzlich erschweren. Wenn der Ausweis befristet wird, müssen sich die Inhaber und Inhaberinnen um die Verlängerung kümmern und die entsprechenden Nachweise erbringen ("Bringschuld"). Der Bundesrat wird eine adäquate Übergangsfrist vorsehen, denn auch die EU kennt für den Umtausch bereits erteilter unbefristeter Ausweise eine sehr

⁹ ABI L 403 vom 30.12.06, S. 18:
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2006/l_403/l_40320061230de00180060.pdf

lange Übergangsfrist (bis 2033).

Die erstmalige Erteilung eines Führerausweises erfolgt in einer Alterskategorie, in der die Personen in aller Regel noch gesund sind. Das bisherige Verfahren mit Beibringung eines Sehtests und der Selbstdeklaration über den Gesundheitszustand (vgl. Anhang 4 VZV; SR 741.51) hat sich für nichtberufsmässige Fahrzeugführende bewährt und soll in dieser Form beibehalten werden. Nach geltendem Recht müssen sich diese Motorfahrzeugführer aber erst mit dem Erreichen des 70. Altersjahres wieder mit der Thematik der Fahreignung auseinandersetzen. Im Extremfall vergehen so 52 Jahre, ohne dass darüber jemals Rechenschaft abgelegt werden muss. Von besonderer Bedeutung ist das Sehvermögen. Motorfahrzeugführer und -führerinnen beziehen rund 90 % der wichtigen Informationen im Verkehrsablauf über die Augen. Beim Autofahren müssen daher alle Seh- und Wahrnehmungsfunktionen gut zusammenarbeiten, um eine optimale und ermüdungsfreie Leistung sicherzustellen. Tatsache ist aber, dass mit zunehmendem Alter die Sehschärfe nachlässt: 40-jährige Personen besitzen noch rund 90 % der Sehschärfe einer 20-jährigen Person. Bei 60-Jährigen beträgt der Verlust bereits 25 % und 80-Jährige verfügen durchschnittlich noch über die Hälfte ihrer ursprünglichen Sehschärfe¹⁰. Bei Nachtfahrten verschlimmert sich diese Situation zusätzlich: Die Sehschärfe verringert sich auf nur rund einen Zwanzigstel des Tageswertes. Hindernisse und Fussgänger werden daher wesentlich später wahrgenommen. Kommen noch schlechte Sichtverhältnisse (Regen, Nebel, Blendung) hinzu, führt eine ungenügende Sehleistung beinahe unvermeidlich zu gefährlichen Situationen. Daher sollte das Sehvermögen regelmässig von einer Fachperson kontrolliert werden. Diesbezüglich hat der Gesetzgeber bisher auf die Eigenverantwortung der Motorfahrzeugführenden gesetzt. Das hat sich aber nicht bewährt. Bei einer vom Bundesamt für Strassen bereits vor einigen Jahren durchgeführten Untersuchung über die Sehschärfe von etwa 500 Inhabern und Inhaberinnen eines Führerausweises erfüllten rund 10 % der Testpersonen nicht einmal die Mindestanforderungen gemäss Anhang 1 der Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR 741.51), ca. 40 % lagen unter der Normsehschärfe von 1,0/1,0. Es darf angenommen werden, dass sich diese Sachlage in der Zwischenzeit nicht verbessert hat. Da in der Praxis nach einem Unfall kaum je das Sehvermögen untersucht wird, finden kaum Fälle mit eingeschränkten Sehvermögen Eingang in die Unfallstatistik. Zwischen mangelhaftem Sehvermögen und Unfallgefahr besteht aber offensichtlich eine Kausalität. Wir schlagen daher vor, dass der Behörde ab dem 40. Altersjahr regelmässig (bis zum 60. Altersjahr alle 10 Jahre, danach alle 5 Jahre; Variante: bis zum 70. Altersjahr alle 10 Jahre) ein Attest über das Sehvermögen eingereicht werden muss (Abs. 1 und 2). Zusätzlich soll jeweils auch eine Selbstdeklaration über den Gesundheitszustand beigebracht werden. Die systematische Überwachung der Fahreignung mit diesen einfachen, aber wirkungsvollen Massnahmen ist bis zum Erreichen des 70. Altersjahrs aus der Sicht der Verkehrssicherheit ausreichend (Abs. 2).

¹⁰ Universität Paderborn, Dr. Burkard Wördenweber, Wahrnehmung und Erzeugung von Licht, Abb. 1 und 26; vgl. ausführliche Dokumentation zum Thema unter <http://www.i-lab.de/DE/DE.jsp>

Ab dem 70. Altersjahr soll wie bisher eine ärztliche Untersuchung aufzeigen, ob die Fahreignung noch in genügendem Ausmass vorhanden ist (Abs. 3). Diese Untersuchungen können durch verkehrsmedizinisch geschulte Medizinalpersonen durchgeführt werden. Dabei spielt es grundsätzlich keine Rolle, ob es sich dabei um die behandelnden Ärzte oder Vertrauensärzte der Behörden handelt. Entscheidend sind die neuen Vorschriften betreffend Qualitätssicherung der Fahreignungsuntersuchung (vgl. Art. 25 Abs. 3 E-SVG).

Berufschauffeure und -chauffeusen müssen sich weiterhin vor der Erteilung des Lernfahrausweises bzw. vor dem Ablegen der Führerprüfung durch einen Vertrauensarzt der Behörde untersuchen lassen. Diese Untersuchung ist bis zum 50. Altersjahr alle 5 Jahre, danach alle 3 Jahre durchzuführen. Ab dem 70. Altersjahr wird nicht mehr unterschieden zwischen Personen, die berufsmässig Güter transportieren und solchen, die nichtberufsmässig Motorfahrzeuge lenken. Beide Personengruppen müssen sich wie heute im 2-Jahresrhythmus untersuchen lassen, ab dem 80. Altersjahr neu im Jahresrhythmus. Führerausweise, die zum Führen von Personentransportfahrzeugen mit mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz berechtigen, sollen neu mit dem Erreichen des 70. Altersjahres verfallen. Dies betrifft die Führerausweise der Kategorie D und der Unterkategorie D1. Die heutigen viel anforderungsreicheren 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.

Als Variante schlagen wir vor, die betroffenen Führerausweise mit dem 75. Altersjahr verfallen zu lassen. Dies aufgrund der zunehmenden Lebenserwartung bei guter Gesundheit und angesichts der aktuellen Bestrebungen, eine Flexibilisierung des Rentenalters zu ermöglichen.

Art. 15d (neu) Abklärung der Fahreignung oder der Fahrkompetenz

Mit der systematischen Erhebung des Fahreignungszustandes wie oben beschrieben lassen sich noch nicht alle Fälle rechtzeitig erfassen. So können gestützt auf polizeiliche Beobachtungen, Unfälle, Widerhandlungen und weitere Erkenntnisse Abklärungen zwischen den Intervallen erforderlich sein.

- Alkoholabhängigkeit (Bst. a): Personen, die mit hohen Blut- oder Atemalkoholkonzentrationen im Strassenverkehr festgestellt werden, müssen sich einer Fahreignungsuntersuchung unterziehen. Aus medizinischer Sicht erscheint die Untersuchung angezeigt bei Personen, die mit 1,6 Promille oder mehr ein Motorfahrzeug geführt haben. Bei so hohen Konzentrationen liegt eine Suchterkrankung nahe.
- Betäubungsmittelabhängigkeit (Bst. b): Die Abhängigkeit von Betäubungsmitteln lässt sich mit dem sicheren Führen von Motorfahrzeugen grundsätzlich nicht vereinbaren. Angesichts des oft grossen Abhängigkeitspotenzials bestimmter Substanzen (z.B. Kokain) rechtfertigt sich bereits bei der erstmaligen Feststellung eines Konsums eine Fahreignungsabklärung.
- Schwere Verkehrsregelverletzungen (Bst. c): Hier geht es um Widerhandlungen

gen, die nicht mehr einfach fahrlässig, sondern grob fahrlässig oder gar vorsätzlich begangen werden wie Schikanestopps, illegale Rennen, extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen und Ähnliches. Im Zentrum der Untersuchung steht hier die Frage nach der charakterlichen Eignung.

- IV-Rentnerinnen und –Rentner (Bst. d und Art. 66a Abs. 1^{bis} IVG): Je nach Ausgestaltung einer Behinderung oder einer psychischen Beeinträchtigung kann auch die Fahreignung tangiert sein. Für körperlich behinderte Personen gibt es viele Möglichkeiten, die Fahreignung mittels Umbau von Fahrzeugen wieder herzustellen. Problematisch ist indessen eine Invalidität aus psychischen Gründen. In diesen Fällen soll untersucht werden, ob sich die psychische Erkrankung mit dem sicheren Führen von Motorfahrzeugen vereinbaren lässt. Wir schlagen daher vor, dass die kantonalen IV-Stellen Daten, die für die Beurteilung der Fahreignung und der Fahrkompetenz erforderlich sind, den Zulassungsbehörden bekannt geben dürfen. Bei einer entsprechenden Meldung sollen die Zulassungsbehörden die erforderlichen Abklärungen vornehmen. Das vorgeschlagene Melderecht der kantonalen IV-Stellen bedingt eine Anpassung des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1959¹¹ über die Invalidenversicherung.

Zu keinen weiteren Abklärungen seitens der Zulassungsbehörden führen Meldungen über Personen, die keinen Führerausweis besitzen. In diesen Fällen sind die von den IV-Stellen erhaltenen Unterlagen umgehend zu vernichten (Art. 15d Abs. 2 E-SVG).

- Ärztliche Meldung (Bst. e und Art. 104 Abs. 3 E-SVG): Wie nach dem geltenden Recht sollen Ärztinnen und Ärzte die Möglichkeit haben, Personen der zuständigen Behörde zu melden, die ihnen als fahrungeeignet erscheinen. Von einer Meldepflicht sehen wir indes ab, da sie kaum durchzusetzen ist und sie das Verhältnis Arzt-Patient nachhaltig trüben könnte. Bei einer Meldepflicht könnte es vorkommen, dass Patienten Krankheiten gar nicht behandeln lassen, aus lauter Angst, der Arzt oder die Ärztin könnte eine Meldung an das Strassenverkehrsamt machen.

Die Massnahmen zur Sicherstellung der Fahreignung bilden eine Voraussetzung zum sicheren Führen von Motorfahrzeugen. Eine ebenso wichtige Voraussetzung bildet die Fahrkompetenz. Dazu gehört das Theoriewissen über die Verkehrsregeln, die Bedeutung der Signale und Markierungen, aber auch die Fähigkeit, ein Motorfahrzeug ohne Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmenden zu bewegen, Verkehrssituationen richtig zu interpretieren und angemessen darauf zu reagieren sowie Gefahrensituationen gar nicht entstehen zu lassen bzw. sie zu entschärfen.

Die geltenden Ausbildungsvorschriften auf Gesetzesstufe bedürfen keiner Änderung. Die Vorschriften betreffend den heute nicht vollumfänglich befriedigenden Verkehrskundeunterricht¹² kann der Bundesrat auf Verordnungsstufe optimieren (Abs. 3).

¹¹ SR 831.20

¹² Art. 18 VZV (SR 741.51); http://www.admin.ch/ch/d/sr/741_51/a18.html

Art. 16a Abs. 1 Bst. b, 16b Abs. 1 Bst. b und 16c Abs. 1 Bst. b

Redaktionelle Anpassung an die beweissichere Atemprobe (Art. 55 Abs. 7 Bst. d)

Art. 16e (neu) Nachschulung bei Führerausweisentzug

Die vom Strassenverkehrsgesetz vorgesehenen Sanktionen (Strafe, Administrativmassnahme) für Verkehrsregelverletzungen genügen oft nicht, um die fehlbaren Lenker und Lenkerinnen zu verkehrsgerechtem Verhalten zu veranlassen. 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 können. Laut einem Bericht über das EU-Projekt ANDREA¹³ können durch Nachschulungen von wiederholt verkehrsauffälligen (insbesondere alkoholauffälligen) Fahrzeuglenkenden 50 % der Rückfälle vermieden werden. Trotz Unfreiwilligkeit stossen diese 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 Resultat¹⁴. Ebenso weisen gemäss einer Evaluationsstudie des Amtes für Strassenverkehr und Schifffahrt des Kantons Freiburg Alkoholersttäter und -täterinnen auch nach fünf Jahren eine signifikant tiefere Rückfallquote auf als Personen ohne Kursbesuch. Mit dem von diesem Amt angebotenen freiwilligen Kurs wird mehr als eine Halbierung der Rückfallquote erreicht.

Nach dem geltenden Recht können Fahrzeuglenkende nur dann zum Besuch einer Nachschulung verpflichtet werden, wenn sie wiederholt gegen Verkehrsregeln verstossen haben. Für Alkoholauffällige werden zwar Kurse angeboten, jedoch nicht in allen Kantonen. Spezifische Nachschulungen für drogenauffällige Fahrzeuglenkende gibt es gar keine. Aber auch bei Personen, die wiederholt Verkehrsregeln übertreten haben, ohne dass Alkohol oder Drogen im Spiel sind, liegt es im Ermessen der Behörde, ob eine Nachschulung angeordnet werden soll oder nicht.

Die heutige Situation bei den Nachschulungen vermag nicht mehr zu befriedigen. Mit der vorliegenden Revision sollen daher die gesetzlichen Grundlagen für die Einführung einer obligatorischen Nachschulung geschaffen werden. Neben den 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 aller Nachschulungskurse ist es, bei den Kursteilnehmenden eine Einstellungs- und Verhaltensänderung zu erreichen und so die Rückfallquoten signifikant zu reduzieren.

Anstatt die obligatorische Nachschulung einzuführen, könnte als Variante auch ein Modell gewählt werden, das den motivationalen Elementen stärker Rechnung trägt. Personen, denen der Führerausweis wegen wiederholt verkehrsgefährden-

¹³ ANDREA: Analysis of driver rehabilitation programmes

¹⁴ Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, Evaluation der bfu-Nachschulungskurse für Alkoholauffällige im Rahmen der EU-Studie ANDREA, Bern 2003

den Widerhandlungen für mindestens sechs Monate oder wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand oder unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln entzogen wurde, wird der Ausweis für zusätzliche drei Monate entzogen. Diese drei zusätzlichen Monate kommen nicht zur Anwendung, wenn die betroffene Person eine von der kantonalen Behörde anerkannte Nachschulung besucht. Der Entscheidung, eine Nachschulung zu besuchen, wird in diesem Modell nicht durch die Behörde, sondern durch die vom Ausweisentzug betroffene Person gefällt. Fachleute gehen davon aus, dass die Nachschulung eine stärkere Wirkung hat, wenn sie nicht systematisch angeordnet wird, sondern die Person die Wahl hat.

Art. 17a (neu) Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten

Die Einführung einer generellen Ausrüstungspflicht wurde verworfen, weil aufgrund einer deutschen Studie die unfallverhütende Wirkung geringer als ursprünglich angenommen eingestuft werden muss. Dem geringen Potenzial zur Senkung der Zahl der Getöteten und Verletzten stünden zu hohe Kosten gegenüber (vgl. Antwort des Bundesrates auf einen parlamentarischen Vorstoss Humbel¹⁵).

Hingegen entfalten Datenaufzeichnungsgeräte eine spezialpräventive Wirkung, wenn mit dem Fahrzeug besonders exponierte Fahrten durchgeführt werden und es nicht dem Lenker gehört. In der Schweiz besteht daher die Pflicht zum Einbau in Fahrzeuge, die mit Blaulicht und Wechselklanghorn ausgerüstet sind, sowie in bestimmte Personentransportfahrzeuge¹⁶.

Da eine spezialpräventive Wirkung offenbar nur erzielt werden kann, wenn die Lenkerin oder der Lenker gegenüber Dritten Rechenschaft ablegen muss, könnte man sich diese Wirkung zu Nutze machen bei Personen, die in schwerer Weise oder wiederholt gegen die Geschwindigkeitsvorschriften verstossen haben. Nach dem Ablauf des Führerausweisentzugs unterstehen solche Personen heute praktisch keiner speziellen Überwachung, so dass die Gefahr von Rückfällen sehr hoch ist. Es rechtfertigt sich daher, diese gefährliche Personengruppe zum Schutz der Allgemeinheit, aber auch zu ihrem eigenen Schutz, während der Dauer der Rückfallsfristen (5 Jahre) durch die Behörden enger und systematischer zu kontrollieren.

Voraussetzung für die Anordnung dieser (Zusatz-)Massnahme ist die Verfügung eines Führerausweisentzugs von mindestens 12 Monaten nach Artikel 16c Absatz 2 Buchstabe c SVG wegen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder nicht Anpassens der Geschwindigkeit an die Verkehrsverhältnisse. Auch bei unbefristeten Entzügen, denen Geschwindigkeitsmissachtungen zu Grunde liegen (Art. 16b Abs. 2 Bst. e und f, 16c Abs. 2 Bst. d und 16d Abs. 1 Bst. c SVG), erfolgt die Wiedererteilung des Ausweises unter der Auflage, dass während 5 Jahren nur Fahrzeuge geführt werden dürfen, die mit einem Datenaufzeichnungsgerät versehen sind (Abs. 1).

¹⁵ 05.3884 Postulat Humbel Näf Ruth vom 16.12.2005; Einbau von Crashrecordern in Fahrzeugen (http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20053884)

¹⁶ Art. 102 Abs. 1 VTS (SR 741.41; http://www.admin.ch/ch/d/sr/741_41/a102.html)

Zur Kontrolle, ob die betroffene Person tatsächlich nur Fahrzeuge führt, die mit einem Datenaufzeichnungsgerät ausgerüstet sind, erfolgt ein entsprechender Eintrag in den Führerausweis. Die weiteren Ausführungsvorschriften (genaue Spezifikationen, periodische technische Kontrolle des Geräts etc.) sollen durch den Bundesrat auf Verordnungsstufe festgelegt werden.

Wird ein Fahrzeug verwendet, das nicht mit einem Datenaufzeichnungsgerät versehen ist, so wird der Führerausweis auf angemessene Dauer entzogen (Art. 17a Abs. 3 E-SVG) und eine Busse ausgesprochen (Art. 99 Ziff. 9 E-SVG).

Art. 19 Abs. 1, 1^{bis} (neu) und 2 erster Satz

Die Berechtigung für das Radfahren ist von der Schulpflicht zu trennen. Da das Eintrittsalter in die Schule in gewissen Kantonen gesenkt wird bzw. der Besuch des Kindergartens schon als Einschulung (Beginn der Schulpflicht) betrachtet wird, senkt sich auch das Alter, ab welchem diese Kinder Rad fahren dürfen. Im Interesse der Verkehrssicherheit und auf Antrag von Verkehrsinstruktoren, die in der Schule Verkehrsunterricht erteilen, soll neu ein einheitliches Mindestalter festgelegt werden, das vom Erreichen einer gewissen Reife abhängig ist. Aus Sicht der Entwicklungspsychologie erscheint es kaum sinnvoll und vertretbar, wenn Kinder vor Vollendung des 8. Altersjahrs unbegleitet auf allen öffentlichen Strassen Rad fahren dürfen. Die Anhebung des Mindestalters steht allerdings den Bemühungen entgegen, die Bewegung der Kinder zu fördern. Der Bundesrat wird deshalb auf Verordnungsstufe festlegen, wo auch jüngere Kinder ohne negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit Rad fahren dürfen (z.B. in Begegnungszonen, auf Radwegen, auf Strassen, die für den Motorfahrzeugverkehr gesperrt sind).

Das Mindestalter soll auch dann nicht gelten, wenn die Kinder in Begleitung einer erwachsenen Person sind. Die erwachsene Person trägt dann die Verantwortung für ein vorschriftsgemässes und sicheres Verhalten des Kindes im Strassenverkehr. Damit besteht auch die Möglichkeit, dass die Kinder das Radfahren und das korrekte Verkehrsverhalten erlernen können, bevor sie sich selbständig auf der Fahrbahn fortbewegen dürfen. Der Bundesrat soll die Kompetenz erhalten, auch für das Rad fahren in Begleitung Erwachsener ein Mindestalter festzulegen und es auf bestimmte Strassenarten zu beschränken.

Aufgrund der positiven Formulierung der Gesetzesbestimmung ist der Satzbeginn in Absatz 2 entsprechend anzupassen.

Art. 21 Abs. 1 und 2 erster Satz

Die praktische Bedeutung von Fuhrwerken beschränkt sich heute weitgehend auf touristische Angebote in Stadt und Land. Dafür sind aber ausgebildete und im Verkehr erfahrene Führerinnen und Führer erforderlich. Das Erreichen eines Mindestalters von 16 Jahren erscheint als angemessen.

Art. 25 Abs. 2 Bst. i und 3 Bst. a und e sowie f und g (neu)

Absatz 2 Buchstabe i beinhaltet eine redaktionelle Anpassung an den neuen Artikel 17a.

Absatz 3 Buchstabe a SVG verpflichtet den Bundesrat, Vorschriften aufzustellen über Mindestvoraussetzungen, denen Fahrzeugführer in körperlicher und psychischer Hinsicht genügen müssen. Im geltenden Recht fehlt die Kompetenz, Anforderungen an die charakterliche Eignung¹⁷ aufstellen zu können. Diese Lücke soll geschlossen werden (Bst. a), um bei den Fahreignungsvoraussetzungen vollständige Transparenz und Nachvollziehbarkeit herzustellen.

Nach Schaffung der gesetzlichen Grundlagen wird der Bundesrat auch die Mindestanforderungen hinsichtlich der körperlichen und psychischen Voraussetzungen aktualisieren. Dabei wird er den neuesten Erkenntnissen aus der Verkehrsmedizin und der Verkehrspsychologie Rechnung tragen. Im Vordergrund steht die Tatsache, dass ab dem 70. Altersjahr gehäuft Altersdiabetes, Demenz-Erkrankungen¹⁸ (z.B. Alzheimer), Hirnschädigungen (z.B. Schlaganfälle), Augenerkrankungen mit nachlassendem Sehvermögen und Krankheiten mit Einschränkungen im Bereich des Bewegungsapparates auftreten. Zudem wird auch zu regeln sein, wie zu verfahren ist, wenn die Mindestanforderungen nur teilweise erfüllt sind. Zwei Möglichkeiten stehen zur Verfügung: Kann das Mindestniveau der Anforderungen mit Hilfsmitteln erreicht werden (z.B. Korrektur der mangelnden Sehschärfe mittels einer Brille, Kontaktlinsen etc.), so wird zum Führerausweis die entsprechende Auflage verfügt. Stehen solche Hilfsmittel nicht zur Verfügung, ist zu prüfen, ob die mangelnde Fahreignung allenfalls mit der Einschränkung des Führerausweises (z.B. Verbot, Autobahnen zu befahren; Nachtfahrverbot; Bewilligung einer bestimmten Strecke etc.) kompensiert werden kann.

Um sicherzustellen, dass die motorisierten Strassenverkehrsteilnehmenden fahrg geeignet sind, braucht es nicht nur Vorschriften betreffend Mindestanforderungen an die Fahreignung und Untersuchungsmethoden. Erforderlich ist auch, dass die Qualität der Untersuchungen sichergestellt ist: Gestützt auf Absatz 3 Buchstabe f und g beabsichtigt der Bundesrat, folgende Massnahmen in einer Anhörung auf Verordnungsstufe vorzuschlagen:

Qualitätssicherung der Fahreignungsuntersuchung

Wer Fahreignungsuntersuchungen durchführen will, muss eine entsprechende Bewilligung haben. Sie wird erteilt, wenn eine Ausbildung besucht und eine Prüfung bestanden wurde. Die Bewilligung wird verlängert, wenn die vorgeschriebenen Weiterbildungen besucht worden sind.

Nicht entscheidend ist, ob die Erstuntersuchung durch den behandelnden Arzt oder durch einen Vertrauensarzt der Behörde durchgeführt wird. Massgebend soll vielmehr sein, dass eine standardisierte Untersuchung durch entsprechend geschulte Fachleute durchgeführt wird. Ergibt die Untersuchung kein eindeutiges Resultat ("geeignet" oder "nicht geeignet"), so wird die Beurteilung eines Spezia-

¹⁷ Risikobewusstsein, Tendenz zur Vermeidung hoher Risiken, geringe Impulsivität, geringe Aggressionsneigung, reife Konfliktverarbeitung, Stressresistenz, soziales Verantwortungsbewusstsein, soziale Anpassungsbereitschaft, Flexibilität im Denken, psychische Ausgeglichenheit

¹⁸ Während die Anzahl der Erkrankten (Prävalenz) bei den 70-Jährigen ungefähr 2 bis 3 Prozent beträgt, verdoppelt sich dieser Wert alle fünf Jahre. Somit ist bei den 80- bis 85-Jährigen mit einer Erkranktenrate von rund 20 bis 25 Prozent zu rechnen (Rolf Seeger, Fahren im Alter – Hauptprobleme und sinnvolle Konzepte zur Überprüfung der Fahreignung aus verkehrsmedizinischer Sicht, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2005, S. 16)

listen eingeholt. In Frage kommt dabei eine spezialärztliche Untersuchung (z.B. Augenarzt oder Neurologe), aber auch eine vollständige verkehrsmedizinische Untersuchung in einem Institut für Rechtsmedizin.

Die Neuerung dabei ist, dass die erstuntersuchende Fachperson ihre Zweifel nicht mehr der Behörde mitteilen muss, sondern in einem zweiten Schritt selber weiter gehende Untersuchungen einleitet. Erst wenn auch diese Untersuchung keinen klaren Schluss betreffend Fahreignung zulässt, ist es angezeigt, im realen Verkehr eine Fahrprobe durchzuführen. Unter Leitung der kantonalen Zulassungsbehörde kommen so Arzt und Verkehrsexperte zu einem definitiven Ergebnis.

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

Geltende Regelung: Gestützt auf Artikel 55 Absatz 6 SVG hat die Bundesversammlung in der Verordnung vom 21. März 2003¹⁹ über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr die generelle Promille-Grenze von 0,8 auf 0,5 Promille herabgesetzt. Die bereits damals bestehenden strengeren Alkoholvorschriften für bestimmte Personengruppen wurden nicht geändert. So ist nach Artikel 2 Absatz 4 VRV²⁰ den Führern, die berufsmässige Personentransporte durchführen, der Genuss alkoholischer Getränke während der Arbeitszeit und innert 6 Stunden vor Beginn der Arbeit untersagt. Für Fahrlehrer (Art. 58 Abs. 5 VZV²¹; gültig bis 31.12.2007), Führer von Gefahrgutfahrzeugen (Art. 10 Abs. 2 SDR²²) und Militärmotorfahrer (Art. 63 Abs. 1 VMSV²³) sind gleich lautende Vorschriften in Kraft.

Die 6-stündige Trinkpause vor der Arbeitszeit ist dann ungenügend, wenn eine starke Alkoholisierung vorliegt. Ohne gegen das Gesetz zu verstossen, kann ein Berufschaffeur heute mit bis 0,49 Promille fahren. Diese Lücke hat der Bundesrat bei den Fahrlehrern geschlossen. Am 28. September 2007 hat er im Rahmen der neuen Fahrlehrer-Verordnung²⁴ (Art. 17) eine Neuregelung eingeführt, die über die geltenden Vorschriften hinaus geht: Seit dem 1. Januar 2008 dürfen Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen ihre berufliche Tätigkeit nicht ausüben, wenn sie eine Blutalkoholkonzentration von 0,10 Promille oder mehr aufweisen oder eine Alkoholmenge im Körper haben, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt. Dies bedeutet faktisch eine Nulltoleranz, denn gemessene Werte unter 0,10 Promille können analytisch nicht mehr einwandfrei quantifiziert werden. Zudem ist die Blutalkoholverlaufskurve unter 0,10 Promille nicht mehr linear, so dass auch Rückrechnungen nicht möglich sind.

Diese Nulltoleranz kann der Bundesrat bereits heute ohne Gesetzesänderung auf jene Personengruppen ausdehnen, für die ein Trinkverbot während und 6 Stunden vor der Arbeitszeit gilt. Zu Gunsten der Transparenz schlagen wir indes vor, auch diese Personengruppen in Artikel 31 Absatz 2^{bis} E-SVG explizit zu

¹⁹ SR 741.13; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_13.html

²⁰ SR 741.11; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_11.html

²¹ SR 741.51; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_51.html

²² SR 741.621; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_621.html

²³ SR 510.710; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c510_710.html

²⁴ SR 741.522; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_522.html

erwähnen.

Ein Nullgrenzwert für Berufschauffeure und –chauffeusen dient einerseits dem Anspruch von zahlenden Fahrgästen auf einen sicheren Transport und andererseits dem Anspruch der übrigen Verkehrsteilnehmenden, dass das von schweren Sachtransportfahrzeugen ausgehende erhöhte Gefährdungspotenzial durch die negativen Einflüsse des Alkohols nicht noch weiter erhöht wird. Der für die berufsmässigen Fahrzeugführenden vorgeschlagene Grenzwert soll mit einer Nachweisgrenze von 0,10 Promille so tief angesetzt werden, dass er einem Alkoholverbot gleichkommt. Der Bundesrat hat im Rahmen der Bahnreform ²⁵ dem Parlament bereits beantragt, für Personen, die den konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse durchführen, tiefere Alkohollimiten festlegen zu können, als es die Bundesversammlung gestützt auf Artikel 55 Absatz 6 SVG getan hat.

Dieser Regelungsvorschlag erfüllt auch ein vom Nationalrat überwiesenes Postulat²⁶, das verlangt, dass auch Führer und Führerinnen, die berufsmässig Sachtransporte durchführen, dem Alkoholverbot zu unterstellen sind (Bst. a).

Auf eine Ausdehnung des Geltungsbereichs auf berufsmässige Chauffeure/-eusen von Lieferwagen (Motorwagen bis 3,5 t Gesamtgewicht) wird verzichtet. Die Abgrenzung zu Fahrzeugführenden, die Privatfahrten durchführen oder die solche Fahrzeuge von Berufs wegen benutzen (z.B. Handwerker, Kleingewerbler), aber keine Berufschauffeure/-eusen sind, würde den praktischen Vollzug erschweren.

Ein erster Schritt zur Senkung der Unfallzahlen bei Neulenkenden wurde mit der Einführung der Zweiphasenausbildung gemacht. Seit dem 1. Dezember 2005 wird der erstmals erteilte Führerausweis für Motorwagen und Motorräder mit einer Probezeit von drei Jahren versehen. Während dieser Zeit müssen sich die Inhaber und Inhaberinnen in Gefahren erkennendem und vermeidendem Fahren weiterausbilden. In einem zweiten Schritt soll zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dieser Personengruppe ein tieferer Blutalkoholgrenzwert als derjenige eingeführt werden, der für die übrigen Fahrzeuglenkenden gilt. Dies ist wichtig, weil bereits kleine Mengen Alkohol, verbunden mit mangelnder Fahrpraxis, das Unfallrisiko erheblich ansteigen lassen. Fahranfänger und Fahranfängerinnen verfügen noch nicht über ein verkehrstypisches Erfahrungswissen, das ihnen in komplexen Verkehrssituationen entsprechend eingeübte Reaktionsmuster zur Verfügung stellt. Hinzu kommt, dass nicht alkoholisierte Fahranfänger und Fahranfängerinnen sich auf emotionale Belastungen noch einigermaßen gut einstellen können. Bei alkoholisierten Fahranfängern und Fahranfängerinnen hingegen wirkt die Beeinflussung durch Alkohol Problem verschärfend. Damit steigern sich die Konflikte merklich, die Belastungstoleranz wird reduziert und Affektreak-

²⁵ Botschaft des Bundesrates vom 23. Februar 2005 zur Bahnreform 2 (BBI **2005** 2527); Bundesgesetz über die Änderung von Erlassen auf Grund der Bahnreform 2 - Entwurf (BBI **2005** 2617) sowie diesbezüglich unverändert: Zusatzbotschaft des Bundesrates vom 9. März 2007 zur Bahnreform 2 [Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr] (BBI **2007** 2735); Bundesgesetz über die Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr - Entwurf (BBI **2007** 2776)

²⁶ 03.3352 Postulat Simoneschi-Cortesi vom 19.6.03; Verkehrsregelverordnung. Änderung; http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20033352

tionen bilden oft das letzte Ventil für die überforderten Fahranfänger und Fahranfängerinnen. Der Nullgrenzwert wird auch auf Inhaber und Inhaberinnen des Lernfahrausweises ausgedehnt. Dies ist insbesondere erforderlich für Motorfahrzeugführende, die ohne Begleitperson Lernfahrten durchführen dürfen (z.B. Motorradfahrende) (Bst. d).

Im europäischen Umfeld sind Bestrebungen im Gang oder bereits umgesetzt, die für Fahranfänger oder Fahranfängerinnen ein strengeres Alkoholregime vorsehen. Die EU-Kommission empfiehlt den Mitgliedstaaten, für Fahrschüler und -schülerinnen sowie Inhaber und Inhaberinnen des Führerausweises auf Probe den Blutalkoholgrenzwert auf 0,2 Promille zu senken. Die konkreten Massnahmen in den einzelnen Staaten sind aber sehr uneinheitlich. So gilt in Österreich für Inhaber und Inhaberinnen des Führerausweises auf Probe 0,1 Promille. In Spanien gelten für Fahranfänger und Fahranfängerinnen 0,3 Promille und Deutschland hat die Nulltoleranz eingeführt.

Wir schlagen vor, dass ein Nullgrenzwert mit einer Nachweisgrenze bei 0,10 Promille festgelegt wird. So ist kein Herantrinken an einen Grenzwert möglich und die Verhaltensanweisung heisst einfach und verständlich „trinken oder fahren“.

Keine Änderung erfährt die Grenze zur qualifizierten Angetrunkenheit. Diese soll nach dem Willen des Bundesrates bei 0,8 Blutalkohol-Promille (entsprechend 0,4 Atem-Alkohol-Promille) verbleiben.

Art. 41 Abs. 1 und 2

Verschiedene Studien²⁷ belegen, dass das Fahren mit Licht am Tag einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten kann. „Übersehen des Unfallbeteiligten“ ist bei 50 Prozent der Kollisionen am Tag zumindest eine Mitursache. Bei Kollisionen an Kreuzungen steigt dieser Wert sogar auf 80 Prozent. Wie psychologische Experimente zeigen, verbessert sich die Sichtbarkeit von Fahrzeugen mit Licht am Tag. Problematische Fahrbewegungen anderer Fahrzeuge im peripheren Sehbereich werden früher wahrgenommen. Ebenso werden deren Distanz und Geschwindigkeit korrekter eingeschätzt. Weil Motorfahrzeuge dank dem Licht allgemein schneller erkennbar sind und den Lenkern und Lenkerinnen somit mehr Zeit bleibt, die übrigen Verkehrsteilnehmenden zu erkennen, wirkt sich die Verwendung der Lichter auch auf diese positiv aus. Zu-Fuss-Gehende und Rad Fahrende können ihrerseits Gefahren früher erkennen und dementsprechend reagieren. Die zum Teil geäusserten Bedenken bezüglich der Sichtbarkeit von schwächeren Verkehrsteilnehmenden wurden in den Studien nicht bestätigt. Entgegen anders lautenden Medienberichten kommt auch eine neuere österreichische Studie keineswegs zum Ergebnis, dass Fahren mit Licht am Tag in Österreich negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit gehabt hätte.

²⁷ bfu, Fahren mit Licht am Tag: Auswirkungen und Promotionsstrategien. Bern 1998; Koornstra, Bijleveld & Hagenzieker, The Effects of Daytime running Lights. A perspective on DRL in the EU: the statistical re-analysis and a meta-analysis of 24 independent DRL-evaluations. SWOV, Leidschendam 1997;

Bereits heute wird in der Schweiz von durchschnittlich 55 Prozent der Motorfahrzeugführenden auch tagsüber freiwillig mit Licht gefahren. Eine Steigerung und damit eine bessere Ausschöpfung des Sicherheitspotenzials lassen sich nur noch mit der Einführung eines Obligatoriums erreichen.

Fahren mit Licht am Tag bewirkt als unerwünschten Nebeneffekt einen höheren Treibstoffverbrauch. Dieser ist mit durchschnittlich einem halben Deziliter pro hundert Kilometer jedoch moderat. Der zunehmende Einbau von Tagfahrlichtern, die auf LED-Basis funktionieren, wird den Zusatzverbrauch weiter verringern.

Wir erwarten, dass diese verbindliche Vorgabe alle Fahrzeughersteller motivieren wird, die für den Schweizer Markt bestimmten Neufahrzeuge mit einer Lichteinschaltautomatik und Tagfahrlichtern auszurüsten.

Aufgrund der Änderung und der neuen Formulierung der Gesetzesbestimmung in Absatz 1 muss Absatz 2 entsprechend angepasst werden. Es ergibt sich materiell keine Änderung gegenüber der heutigen Situation. Motorfahrzeuge und mehrspurige nicht motorisierte Fahrzeuge müssen vom Beginn der Dämmerung bis zur Tageshelle sowie bei schlechten Sichtverhältnissen beleuchtet sein, wenn sie auf der Fahrbahn abgestellt werden und schlecht sichtbar sind. Diese Pflicht gilt aus technischen Gründen nicht für das Abstellen von Fahrrädern (heute bereits auf Verordnungsstufe so geregelt).

Art. 54 Besondere Befugnisse der Kontrollorgane

Der Artikel wird neu durchnummeriert und der Begriff "Polizei" durch den Begriff "Kontrollorgane" ersetzt. Damit soll sichergestellt werden, dass sämtliche kontrollberechtigte Organe die Möglichkeit haben, die notwendigen Massnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit des Verkehrs zu gewährleisten. Neben der Polizei führt auch die Eidgenössische Zollverwaltung anlässlich von Zollkontrollen Strassenverkehrskontrollen durch und trägt so ebenfalls zur Erhöhung der Sicherheit auf den Schweizer Strassen bei.

Mit dem neuen Absatz 6 wird im Sinne einer Kann-Bestimmung für die Kontrollbehörden die Möglichkeit geschaffen, bei Verstössen geeignete Massnahmen ergreifen zu können. Dies gilt für Fahrzeuge, welche für Fahrten eingesetzt werden, die durch das Bundesgesetz über die Personenbeförderung und die Zulassung als Strassentransportunternehmung vom 18. Juni 1993 (PBG, SR 744.10) geregelt werden. In Bereichen, wo Fahrten nur mit entsprechender Bewilligung ausgeführt werden dürfen, kann mit dieser Ergänzung die Weiterfahrt verhindert werden, sofern die Kontrollbehörden beispielsweise einen wiederholten oder schwerwiegenden Verstoss gegen die Vorschriften feststellen. Die Formulierung als Kann-Bestimmung schafft hierzu die Grundlage, gewährt jedoch gleichzeitig ein verhältnismässiges Vorgehen im Einzelfall, indem je nach Schwere oder Wiederholung des Verstosses die Situation zu beurteilen ist.

Die Bewilligungen dienen letztendlich der Sicherstellung der Verkehrssicherheit. Durch die Interventionsmöglichkeit der Kontrollbehörden bei schweren Verstössen wird die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften unterstützt.

Art. 55 Abs. 6 sowie 7 Bst. d (neu)

Nach geltendem Recht ist zur Feststellung der Fahruntfähigkeit wegen Angetrunkenheit grundsätzlich eine Blutprobe anzuordnen. Dieses Verfahren ist aufwändig, für die Betroffenen kostspielig und für die Behörden mit einem erheblichen organisatorischen Aufwand verbunden. Mit einer Änderung der Verkehrszulassungsverordnung²⁸ konnten diese Nachteile zum Teil eliminiert werden.

Seit dem 1. Januar 2005 kann eine auf Alkohol kontrollierte Person das Ergebnis der Atem-Alkoholprobe anerkennen, wenn dieses einer Blutalkoholkonzentration im Bereich von 0,5 und mehr, aber weniger als 0,8 Promille entspricht. Diese Anerkennung bildet die Grundlage für die Einleitung straf- und administrativrechtlicher Verfahren sowie gegebenenfalls für eine strafrechtliche Verurteilung und die Anordnung einer Administrativmassnahme.

Entspricht aber das Ergebnis der Atem-Alkoholprobe einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr, so genügt heute nur das Ergebnis der Blutanalyse als gerichtsverwertbarer Nachweis für die Angetrunkenheit. Das Nachweisverfahren der Blutprobe behindert aber eine effiziente Kontrolltätigkeit. Bis in einem Spital oder bei einem Arzt eine Blutprobe abgenommen und diese einem Prüflaboratorium zur Analyse übergeben werden kann, vergehen nicht selten mehrere Stunden. Während dieser Zeit können die damit befassten Polizisten und Polizistinnen ihrem Kontrollauftrag nicht nachkommen. Die Wahrscheinlichkeit, dass Alkoholfahrten oder andere Widerhandlungen entdeckt werden, wird dadurch verringert.

Die Atem-Alkohol-Kontrolle bietet gegenüber der Blutprobe verschiedene Vorteile. Die einfache Handhabung und zeitsparende Durchführung, der Verzicht auf einen Eingriff in die körperliche Unversehrtheit der betroffenen Person und nicht zuletzt die Kostengünstigkeit namentlich auf Seiten der Betroffenen sprechen für die Einführung dieses Beweismittels. Die Atem-Alkoholprobe hat zusätzlich den herausragenden Vorteil, dass Kontrollkapazitäten der Polizei freigesetzt werden können.

Es werden aber auch verschiedene Argumente gegen die Atemalkoholprobe vorgebracht²⁹. So gibt es nach wissenschaftlichen Erkenntnissen keinen von der konkreten Messsituation unabhängigen Umrechnungsfaktor, der die Umrechnung von einer festgestellten Atemalkohol- in die Blutalkoholkonzentration und umgekehrt ermöglicht. Somit ist auch keine Rückrechnung von einer zeitlich versetzt gemessenen Atemalkoholkonzentration auf eine Blutalkoholkonzentration möglich. Ebensowenig ist die Rückrechnung auf die Atemalkoholkonzentration zum Tatzeitpunkt möglich, da es bis heute so gut wie keine wissenschaftlich ermittelten Abbauwerte für die Atemalkoholkonzentration gibt. Zum heutigen Zeitpunkt fehlen auch wissenschaftliche Erkenntnisse darüber, welche Atemalkoholkonzentration im Einzelfall nach dem Genuss einer bestimmten Alkoholmenge zu

²⁸ AS 2004 2853

²⁹ Vgl. Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin zur Frage der Einführung der Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a und § 316 StGB, in: Blutalkohol 39/2002, S. 182-187

erwarten ist.

Mehrere Länder haben sich dennoch von den Vorteilen der Atemalkoholanalyse überzeugen lassen. In Neuseeland wird sie seit 1978 als gerichtsverwertbares Alkoholnachweisverfahren eingesetzt, in Grossbritannien seit 1983, in Österreich seit 1986, in den Niederlanden seit 1989, in Finnland seit 1990, in Italien seit 1992, in Luxemburg seit 1994, in Irland und Deutschland seit 1998, wobei dies für Deutschland nur für den Bereich der Ordnungswidrigkeiten gilt, also für Atemalkoholkonzentrationen, die einer Blutalkoholkonzentrationen unter 1,1 Promille entsprechen.

Mit der vorliegenden Revision soll dem Beispiel anderer Länder folgend die beweissichere Atem-Alkoholprobe eingeführt werden. Dies bedeutet, dass für die Feststellung der Angetrunkenheit in der Regel auf das Resultat des Atemlufttests und nicht mehr auf dasjenige der Blutprobe abgestellt wird. Dies bedingt einerseits die Festlegung von Atemluftgrenzwerten (weil eine Umrechnung direkt nicht möglich ist) in der Verordnung der Bundesversammlung vom 21. März 2003³⁰ über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr und andererseits eine Änderung von Absatz 6. In diesem Artikel wird der Bundesversammlung die Kompetenz eingeräumt, Blutalkoholgrenzwerte, und gemäss der vorgeschlagenen Neuregelung, Atemalkoholgrenzwerte festzulegen.

Nach der vorgeschlagenen Neuregelung in Artikel 1 Absatz 1 der "Promilleverordnung" entspricht eine Atemalkoholkonzentration von 0,25 Milligramm Alkohol pro Liter Atemluft einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille (Gramm Alkohol pro Kilogramm Blut) beziehungsweise eine Atemalkoholkonzentration von 0,4 Milligramm Alkohol pro Liter Atemluft einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille (Abs. 2). Wie zahlreiche Untersuchungen gezeigt haben, ist dieses Verhältnis von 1 zu 2000 nicht immer konstant, sondern von individuellen Faktoren wie insbesondere der jeweiligen Körpertemperatur abhängig. Auch kommt es in der Zeit, in welcher der konsumierte Alkohol noch aus dem Magen-Darmtrakt in das Blut übergeht (Resorptionsphase), zu unterschiedlich starken Alkoholkonzentrationen im arteriellen beziehungsweise venösen Blutkreislauf. Während dieser Phase, die bis zu zwei Stunden nach der letzten Alkoholaufnahme andauern kann, kann die aus dem venösen Blut bestimmte Blutalkoholkonzentration deutlich von der in der Atemluft gemessenen und dann umgerechneten Konzentration des aus dem arteriellen Blut abgegebenen Alkohols abweichen. Aber unabhängig der Höhe des Umrechnungsfaktors wird es immer Personen geben, auf die der gewählte Wert aufgrund individueller Faktoren nicht zutrifft, d.h. dass die gemessene Atemalkoholkonzentration nicht genau dem entsprechenden Wert der Blutalkoholkonzentration eines Grossteils der Bevölkerung entspricht. Er rechtfertigt sich aber aus rechtspolitischen Gründen. Fahrunfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung gilt bereits ab 0,5 Promille als erwiesen (Art. 1 Abs. 1 "Promilleverordnung"). Wer daher erhebliche Mengen Alkohol konsumiert und so seine Fahrfähigkeit entsprechend stark beeinträchtigt, soll damit rechnen müssen, dass er aufgrund des Ergebnisses des Atemlufttests mit strengen straf- und massnahmerechtlichen Sanktionen zu rechnen hat. Massgebend ist deshalb nicht so

sehr, in welches Verhältnis die Werte der Atemluft- und der Blutalkoholkonzentration unter Berücksichtigung aller individuellen Faktoren gestellt werden, sondern dass auch für die Höhe der Atemluftkonzentration ein Wert bestimmt wird, bei dem das ungefähr gleich hohe Unfallrisiko besteht wie bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 bzw. 0,8 Promille. Individuelle Unterschiede wird es bei beiden Werten immer geben.

Das grundsätzliche Abstellen auf das Ergebnis der Atemalkoholkontrolle bedeutet indessen nicht, dass die Blutprobe ganz abgeschafft wird. Der Bundesrat wird in den Ausführungsbestimmungen festlegen, in welchen Fällen - noch - eine Blutprobe anzuordnen sein wird. Kann nämlich der Atemlufttest kein gerichtverwertbares Resultat liefern wie beispielsweise bei der Geltendmachung eines Nachtrunks oder wenn zwischen dem Ereignis und der Alkoholkontrolle längere Zeit verstrichen ist (z.B. bei Führerflucht), soll die Blutprobe weiterhin zum Zug kommen. Die Blutprobe soll auch dann als Beweismittel für die Angetrunkenheit gelten, wenn sich eine kontrollierte Person weigert, an der Atemluftkontrolle mitzuwirken oder die Durchführung einer Atemluftkontrolle z.B. aus medizinischen Gründen (div. Erkrankungen der Atemwege) nicht möglich ist. Der in Zukunft beschränkte Anwendungsbereich der Blutprobe verhindert, dass die Resultate der Atemluft- zu derjenigen der Blutprobe in Konkurrenz treten.

Die Einführung der beweissicheren Atemprobe bedingt den Einsatz technisch hoch entwickelter Messgeräte, wie sie beispielsweise in Deutschland heute schon eingesetzt werden. Diese messen den Atemalkohol mit zwei grundlegend verschiedenen Methoden und stellen sicher, dass das Resultat beeinflussende Faktoren wie Körpertemperatur, Aussentemperatur, Atemluftmenge automatisch korrigiert werden. Dies verteuert die Geräte um etwa den Faktor 10 und bedeutet für die Kantone einen bedeutenden Beschaffungsaufwand, da solche Geräte heute in der Schweiz weder erforderlich noch gebräuchlich sind. Gesamtschweizerisch müssen die Polizeien mit schätzungsweise 1000 Atem-Alkoholmessgeräten ausgerüstet werden, was Investitionen in der Höhe von ungefähr 10 Mio. Franken entspricht. Daneben entstehen für die Kantone zusätzliche Aufwendungen für die Ausbildung der mit der Gerätebedienung betrauten Personen sowie für Geräteunterhalt und -wartung. Der Hauptteil dieser Kosten wird jedoch von den betroffenen Fahrzeugenkenden getragen (Bussen und Gebühren).

Bei der beweissicheren Atemalkoholkontrolle handelt es sich um die amtliche Feststellung von Sachverhalten. Gemäss Messmittelverordnung³¹ muss das Bundesamt für Metrologie (METAS) für Messmittel, die für die amtliche Feststellung von Sachverhalten verwendet werden, eine messmittelspezifische Verordnung erlassen. Diese regelt die grundlegenden metrologischen Anforderungen, die diese Messmittel erfüllen müssen, deren Zulassung sowie die Sicherstellung der Messbeständigkeit (z.B. Eichung) dieser Messmittel. In diesem Zusammenhang wird auch festzulegen sein, wie sichergestellt werden kann, dass die Messungen bei Atemalkoholkontrollen in der Schweiz auf international anerkannte Referenzmasse rückverfolgbar sind.

³⁰ SR 741.13

Art. 57 Abs. 5 Bst. b

Die Wirksamkeit des Velohelms zum Schutz der Rad Fahrenden ist unbestritten. In 16 international publizierten Studien von 1987 bis 1998 konnte das Tragen des Velohelms als wirksame Massnahme zur Vermeidung von Kopfverletzungen belegt werden³². Die Studien ergaben eine durchschnittliche Risikoverminderung durch den Velohelm bei Kopfverletzungen um 60 Prozent, bei Gehirnverletzungen um 58 Prozent und bei Gesichtsverletzungen um 47 Prozent. Dank den Velohelmen können die sozialen und medizinischen Folgekosten in vielen Fällen erheblich gesenkt werden. Angesichts der oft schwerwiegenden und tragischen Folgen von Kopfverletzungen ist es zwingend, eine Strategie zur Förderung und allgemeinen Verbreitung des Tragens von Velohelmen zu verfolgen.

Bis heute wurde auf Freiwilligkeit und entsprechende Massnahmen zur Sensibilisierung und Motivierung gesetzt. Die Einsicht in die Schutzwirkung des Velohelms sowie verschiedene Aktionen und Werbekampagnen führten zu einer kontinuierlichen, aber langsamen Erhöhung der Tragquote bei Rad Fahrenden. Aufgrund der neuesten Erhebungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung liegt die aktuelle Quote für die gesamte Schweiz bei durchschnittlich rund 40 Prozent, wobei markante Unterschiede je nach Altersgruppen und je nach Fahrzweck festzustellen sind. Bei Kindern bis 14 Jahren beträgt dieser Wert momentan 56 Prozent.

Neu wird vorgeschlagen, dem Bundesrat die Kompetenz für die Einführung einer Velohelmtraggpflicht zu erteilen. Angesichts der zum Teil befürchteten möglichen kontraproduktiven Auswirkungen eines Obligatoriums vor allem bei erwachsenen Personen ist vorgesehen, diese Traggpflicht auf Verordnungsstufe vorerst nur für Kinder bis 14 Jahre vorzuschreiben. Bei den übrigen Altersgruppen wird weiterhin auf die Freiwilligkeit und entsprechende Sensibilisierungsmassnahmen gesetzt, um eine Tragquote von mindestens 50 % zu erreichen.

Neu wird auch das bereits bestehende Helmobligatorium für Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge, wie zum Beispiel Quads und Trikes, im SVG verankert.

Art. 57b

Aufgehoben

Vgl. die Erläuterungen zu Artikel 98a (neu)

Art. 65 Abs. 3

Ein überwiesenes Postulat³³ verlangt vom Bundesrat zu prüfen, wie die Rechtsgrundlagen anzupassen sind, damit in Zukunft bei grob fahrlässiger Verursachung eines Schadensereignisses im Strassenverkehr der Rückgriff nicht mehr

³¹ SR 941.210

³² Attewell/Glase/McFadden, Bicycle helmet efficacy: a meta-analysis. Accident Analysis and prevention, 2001/33, 345, zitiert in Furian/Hnatek-Petrak, Was bringt die Einführung einer gesetzlichen Helmtraggpflicht? ZVR, 2006, S. 427 ff.

³³ 04.3516 Postulat Joder vom 6.10.2004; Kein Verzicht auf Rückgriffsrecht bei Grobfahrlässigkeit http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20043516

ausgeschlossen werden kann. Nach geltender Regelung haben die Versicherungsgesellschaften ein Rückgriffsrecht auf die versicherte Person, wenn diese ein Schadensereignis grobfahrlässig verursacht. Gegen einen geringen Prämienzuschlag verzichtet die Versicherung allerdings auf die Geltendmachung des Rückgriffsrechts. Solche Angebote setzen falsche Signale. Hochrisikofahrer und -fahrerinnen müssen bei einem Unfall mit Personen- und/oder Sachschaden nicht damit rechnen, finanziell behelligt zu werden. Dies fördert bei ihnen die Gleichgültigkeit gegenüber der Einhaltung der Verkehrsregeln.

Ein vertraglich vereinbarter Verzicht auf das Rückgriffsrecht durch die Versicherungsgesellschaften soll daher nicht mehr möglich sein. Um zu verhindern, dass nur symbolisch Rückgriff genommen wird, ist es erforderlich festzulegen, wie der Rückgriff zu bemessen ist. Sachlich gerechtfertigt erscheinen das Ausmass des Verschuldens und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der betroffenen Person.

Art. 68a (neu) Schadenverlaufserklärung

Wer die Haftpflichtversicherung wechseln will, soll künftig von seiner bisherigen Versicherung eine Schadenverlaufs- beziehungsweise Schadenfreiheitserklärung einfordern können. Mit der Schadenfreiheitserklärung kann der Halter oder die Halterin gegenüber der neuen Versicherung nachweisen, dass er oder sie in den letzten 5 Jahren keine Schäden verursacht hat. Andererseits kann die neue Versicherung den Vertragsabschluss von der Vorlage der Schadenverlaufserklärung der vorgängigen Versicherung abhängig machen.

Die Schadenverlaufserklärung dient somit der risikogerechten Festlegung der Prämien.

Analog Artikel 4 Ziffer 4 der Fünften EU-Motorfahrzeughaftpflicht-Richtlinie³⁴ sollen die Versicherungsnehmer und -nehmerinnen jederzeit eine Schadenverlaufs- bzw. eine Schadenfreiheitserklärung beantragen und erhalten können. Die Erklärung muss sich auf die letzten fünf Jahre der vertraglichen Beziehung erstrecken. Sie ist dem Antragsteller oder der Antragstellerin innerhalb von fünfzehn Tagen nach der Antragstellung zu übermitteln.

Art. 76 Abs. 2 Einleitungssatz und Bst. d (neu)

Wer fahrzeugähnliche Geräte³⁵ benutzt, muss die für Fussgänger anwendbaren Verkehrsregeln beachten. Diese Personen unterstehen nicht der obligatorischen Haftpflichtversicherung der Radfahrer, obwohl ihr Gefährdungspotenzial durchaus vergleichbar ist. So können mit fahrzeugähnlichen Geräten ähnliche Geschwindigkeiten erreicht werden wie mit Fahrrädern, allerdings bei deutlich längerem Bremsweg.

Wird durch die Verwendung eines fahrzeugähnlichen Geräts ein Schaden verursacht, so richtet sich die Haftung nach den allgemeinen Bestimmungen des Zivilrechts (Art. 41 ff. OR³⁶, Art. 333 ZGB³⁷). Kein potenzieller Schädiger oder keine

³⁴ http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/de/oj/2005/l_149/l_14920050611de00140021.pdf

³⁵ vgl. Art. 1 Abs. 10 und 50a Abs. 1 VRV (SR 741.11)

³⁶ SR 220

³⁷ SR 210

potenzielle Schädigerin muss sich aber versichern lassen. Dennoch dürfte es nur wenige Fälle geben, bei denen der Schaden nicht gedeckt wird. Einerseits wird dies durch die Privathaftpflichtversicherung des Schädigers oder der Schädigerin (85 – 90 % der Haushalte verfügen über eine solche Versicherung) sichergestellt, andererseits durch das Unfallversicherungsobligatorium. Neu soll subsidiär der Nationale Garantiefonds die Deckung übernehmen, wenn alle Stricke reissen. Die vorgeschlagene Lösung hatte der Bundesrat bereits in seiner Antwort auf einen parlamentarischen Vorstoss³⁸ skizziert. Demnach dürfte sie angesichts der wenigen Fälle, die nicht anderweitig gedeckt werden, kaum eine Erhöhung der Motorfahrzeughalterbeiträge nach sich ziehen. Der Regelungsvorschlag trägt einem berechtigten Anliegen der Geschädigten Rechnung, jedoch ohne die Nachteile einer neuen Versicherungspflicht mit entsprechendem Aufwand für die Benutzer und Benutzerinnen fahrzeugähnlicher Geräte und für die Behörden (Versicherungskontrolle).

Art. 90a (neu) Einziehung von Motorfahrzeugen

Zwei parlamentarische Vorstösse³⁹ verlangen vom Bundesrat, die Einziehung des verwendeten Autos bzw. den obligatorischen Entzug und die Verwertung des Fahrzeuges bei wiederholten schweren Fällen von Geschwindigkeitsüberschreitungen zu prüfen.

Die Einziehung eines Motorfahrzeugs stellt einen Eingriff in die von Artikel 26 der Bundesverfassung⁴⁰ geschützte Eigentumsgarantie dar. Ein solcher Eingriff muss namentlich dem Gebot der Verhältnismässigkeit genügen. Der Bundesrat hat bereits in seiner Antwort auf einen früheren parlamentarischen Vorstoss⁴¹ ausgeführt, dass die Einziehung des Motorfahrzeuges eine einschneidende Massnahme sei, die nur in Ausnahmefällen verhältnismässig und gerechtfertigt sei. Letzteres hänge stark von den Umständen des Einzelfalles ab.

Die hier vorgeschlagene Möglichkeit für die Gerichte, Motorfahrzeuge einzuziehen, trägt den vom Bundesrat geltend gemachten Grundsätzen Rechnung. Es soll nicht jede grobe Verkehrsregelverletzung automatisch zur Einziehung des verwendeten Motorfahrzeugs führen.

Voraussetzung ist erstens ein auf Skrupellosigkeit beruhendes Verhalten (Bst. a). Dieses offenbart sich in einer besonders hemmungs- und rücksichtslosen Fahrweise wie beispielsweise einer aufgrund der konkreten Verhältnisse besonders krassen Geschwindigkeitsüberschreitung oder einem Schikanestopp auf der Autobahn. Bei diesen Verhaltensweisen handelt es sich in der Regel um solche, die unter den Tatbestand der Gefährdung des Lebens fallen (Art. 129 StGB).

³⁸ 02.3496 Interpellation Theiler Georges vom 26.9.2002; Ausdehnung der obligatorischen Unfallversicherung; http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20023496

³⁹ 04.3472 Postulat Hochreutener vom 29.9.2004, Massnahmenkonzept gegen Raser; http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20043472

04.3512 Postulat Teuscher vom 6.10.2004, Stopp der Raserei
http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20043512

⁴⁰ SR 101

⁴¹ 03.3669 Motion Marty Kälin vom 19.12.2003; Beschlagnahme und Einzug von Fahrzeugen bei Strassenverkehrsdelikten;

Zweitens darf von der Möglichkeit der Einziehung nur Gebrauch gemacht werden, wenn damit zu rechnen ist, dass der Täter oder die Täterin in Zukunft erneut grobe Verkehrsregelverletzungen begehen wird. Das urteilende Gericht muss darüber eine Prognose abgeben. Bei den entsprechenden Überlegungen ist in Betracht zu ziehen, dass dem Täter oder der Täterin aufgrund der begangenen Verkehrsregelverletzung bereits sowohl eine Straf- als auch eine administrativrechtliche Sanktion auferlegt werden, die ihn oder sie vor weiteren Verkehrsdelikten abhalten sollen.

Eine Einschränkung, wonach auf die Einziehung zu verzichten ist, wenn das Fahrzeug ohne die Zustimmung des Eigentümers oder des Halters dessen Herrschaftsbereich verlassen hat, beispielsweise bei Diebstahl, Entwendung zum Gebrauch oder Veruntreuung, ist nicht notwendig. Bei Diebstahl und Entwendung zum Gebrauch wird es genügen, dass dem Eigentümer oder Halter das Fahrzeug zurückgegeben wird, um weitere Verkehrsregelverletzungen des Täters mit diesem Fahrzeug zu verhindern. Wo dies nicht der Fall ist, könnte eine Einziehung trotzdem gerechtfertigt sein (ein Mitarbeiter verwendet immer wieder ohne Zustimmung des Firmeninhabers ein Firmenfahrzeug und begeht grobe Verkehrsregelverletzungen). Sofern die Einziehung hier eine geeignete Massnahme ist, müsste das Fahrzeug aber nicht vernichtet, sondern könnte auch nur verwertet werden, um die verursachten Kosten zu decken.

Art. 95 Ziff. 1 und 1^{bis}

Eine überwiesene Motion⁴² verlangt eine strengere Bestrafung von Personen, die ein Motorfahrzeug führen, ohne je eine Führerprüfung absolviert zu haben, oder die nicht im Besitz des für die entsprechende Kategorie erforderlichen Führerausweises sind. Nach heutigem Recht werden diese beiden Delikte mit Busse bestraft (Übertretung). Wer aber ein Motorfahrzeug führt, obwohl ihm der Führerausweis entzogen wurde, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft (Vergehen). Darin liegt eine rechtsungleiche Behandlung. In allen drei Fällen setzen sich die betroffenen Personen wissentlich über das Verbot hinweg, ein Motorfahrzeug zu führen. Die gleiche Sanktion soll auch für Fahren ohne Lernfahrausweis oder ohne die vorgeschriebene Begleitung und Überlassen eines Fahrzeugs an eine Person, die den erforderlichen Ausweis nicht besitzt, gelten.

Die übrigen Tatbestände des Artikels 95 Ziffer 1 können weiterhin als Übertretungen geahndet werden, weil sie nicht ein vergleichbares Gefährdungspotenzial aufweisen. Sie werden neu in Ziffer 1^{bis} geregelt.

Art. 98a (neu) Warnungen vor Verkehrskontrollen

Der geltende Artikel 57b SVG, der Radarwarnungen mittels Geräten und Vorrichtungen verbietet, stammt aus dem Jahr 1989 und ist am 1. Februar 1991 in

http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20033669

⁴² 03.3587 Motion Joder vom 1.12.2003; Strengere Sanktionen gegen das Führen eines Motorfahrzeuges ohne den erforderlichen Führerausweis
http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20033587

Kraft getreten⁴³. Angesichts der Fortschritte in der Kommunikationstechnik erscheint diese Bestimmung heute lückenhaft. Informationen können heute auf fast jede erdenkliche Art und Weise übertragen und empfangen werden. So sind Warnungen vor Geschwindigkeitskontrollen zum Beispiel auf Mobiltelefone mittels Kurznachrichten (SMS; short message system) oder auf Pager weit verbreitet. Die moderne Technologie ermöglicht zudem, feste Kontrollstandorte mit einer geeigneten Software in Navigationssysteme wie etwa GPS (global positioning system) einzuspeisen und so die Fahrzeuglenkenden vor Geschwindigkeitskontrollen zu warnen. Zum täglichen Erscheinungsbild gehört auch, dass über elektronische Medien Meldungen über aktuelle Standorte mobiler Kontrollen verbreitet werden. Fahrzeuglenkende, die für den Empfang solcher Radarwarnungen ausgerüstet sind, können so Geschwindigkeitsbeschränkungen beinahe nach Belieben missachten. All diese Möglichkeiten sind der Verkehrssicherheit abträglich.

Die vorgeschlagene Neuregelung trägt dem technischen Fortschritt Rechnung. Gleichzeitig erfüllt sie auch den vom Parlament am 17. Dezember 2004 überwiesenen Prüfungsauftrag⁴⁴, ob Privaten untersagt werden sollte, andere Verkehrsteilnehmende mittels Telefondiensten, SMS usw. vor Geschwindigkeitskontrollen zu warnen.

Die Regelung wird aus systematischen Gründen in der neuen Strafbestimmung von Artikel 98a E-SVG verankert. Ebenfalls aus systematischen Gründen kann der bisherige Artikel 57b SVG aufgehoben werden. Dies weil die meisten der darin aufgeführten Verhaltensweisen nicht die Teilnahme am Strassenverkehr regeln und ein Verstoss dagegen auch nicht massnahmerechtlich (Führerausweisenzug, Verwarnung) sanktioniert wird. Um das unerwünschte Verhalten zu unterbinden, reicht eine Strafbestimmung aus.

In Ziffer 1 wird im zweiten Absatz die Regelung nach Artikel 99 Ziffer 8 Absatz 2 SVG übernommen, präzisiert und auf weitere Gehilfenschaftshandlungen ausgedehnt.

Neu unter Strafe gestellt wird die öffentliche Warnung vor Strassenverkehrskontrollen. Dazu gehört insbesondere die Verbreitung entsprechender Meldungen via Radio oder Fernsehen, wobei darauf hinzuweisen ist, dass das Bundesamt für Kommunikation alle UKW-Radiokonzessionen mit Leistungsauftrag neu ausgeschrieben hat und die Veranstalter solcher Programme gemäss den bestehenden Vorgaben keine Radarwarnungen mehr verbreiten dürfen. Von der Strafbestimmung erfasst werden sollen auch der Öffentlichkeit zugängliche Drucksachen wie Zeitungen, Flugblätter, Plakate, Informationsbroschüren, Internetseiten, aber auch Kartenmaterial, das über Standorte von Polizeikontrollen Auskunft gibt. Damit wird künftig auch die Polizei nicht mehr vor Autobahnbaustellen auf laufende Geschwindigkeitskontrollen aufmerksam machen dürfen.

⁴³ AS 1991 71

⁴⁴ 04.3512 Postulat Teuscher vom 6.10.2004; Stopp der Raserei;
http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20043512

Viele elektronische Kommunikationsgeräte sind zwar nicht dazu bestimmt, vor Strassenverkehrskontrollen zu warnen, können aber dazu verwendet werden. Vorgeschlagen wird deshalb ein Verbot von Diensten, die beispielsweise mittels SMS-Nachrichten auf das Mobiltelefon oder entsprechender Nachrichten auf Pager vor Verkehrskontrollen warnen.

Für schwere Fälle des Inverkehrbringens etc. und des Warnens wird eine strengere Bestrafung vorgeschlagen, nämlich Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe. Ein schwerer Fall liegt namentlich bei Gewerbsmässigkeit vor oder auch, wenn einmalig eine grosse Anzahl von Geräten eingeführt wird, die unter Artikel 98a fallen.

Art. 99 Ziff. 5, 8 und 9

In Ziffer 5 wird die dort "vergessene" Haftstrafe entfernt. Ziffer 8 ist in Artikel 98a aufgegangen und Ziffer 9 dient der Durchsetzung der Ausrüstung mit einem Datenaufzeichnungsgerät nach Artikel 17a E-SVG.

Art. 104 Abs. 2 - 4 und 6

Basis für viele im Rahmen dieser Vorlage beschriebenen Massnahmen ist eine komplette und aussagekräftige Unfallstatistik. Vollständigkeit kann erreicht werden, wenn auch die heute von der Polizei nicht festgestellten oder gemeldeten Unfälle erhoben werden. Insbesondere bei den Sachschäden bestehen grosse Lücken, so dass diese Daten wenig aussagekräftig sind. Die Lücken sollen durch die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer geschlossen werden. Weil in aller Regel mindestens ein Verursacher haft- und damit entschädigungspflichtig ist, verfügen die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer über praktisch alle Unfalldaten. Wir schlagen daher vor, einerseits die Polizeien von ihren Meldepflichten in Bezug auf Unfälle mit Sachschäden ganz zu entlasten, andererseits die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer zu verpflichten, alle Strassenverkehrsunfälle, für die sie entschädigungspflichtig sind, ans ASTRA zu melden (Abs. 2).

Die Bearbeitung der Daten durch das ASTRA ist den Artikeln 104f und 104g geregelt (Abs. 3).

Das Bundesamt für Verkehr darf Zulassungsbewilligungen für die Tätigkeit als Strassentransportunternehmung im Personen- oder im Güterverkehr nur dann erteilen, wenn die Voraussetzungen nach Artikel 9 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung und die Zulassung als Strassentransportunternehmung vom 18. Juni 1993 (PBG, SR 744.10) erfüllt sind. Eine Voraussetzung ist dabei das Kriterium der Zuverlässigkeit. Eine Person gilt nach Artikel 10 PBG dann als zuverlässig, wenn sie in den letzten zehn Jahren nicht wegen eines Verbrechens verurteilt worden ist sowie keine schweren und wiederholten Widerhandlungen gegen Vorschriften insbesondere zu Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer und Fahrerinnen, die Sicherheit im Strassenverkehr und über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge vorliegen.

Die Bewilligungen für die internationale Personenbeförderung werden unter der Voraussetzung erteilt, dass der Gesuchsteller nicht gegen die einschlägigen Bestimmungen bzw. die Vorschriften über die Sicherheit im Strassenverkehr verstossen hat (Anhang 7 Art. 4 Abs. 4 des Abkommens vom 21. Juni 1999 zwi-

schen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse [SR 0.740.72], Art. 40 Abs. 1 der Verordnung vom 25. November 1998 über die Personenbeförderungskonzession [VPK, SR 744.11]).

Das Bundesamt für Verkehr ist daher auf den Erhalt dieser Daten zwingend angewiesen und muss diese zur Erfüllung der Aufgaben im Rahmen seiner Zuständigkeiten in den Bewilligungsverfahren bearbeiten dürfen. Mit dieser Bestimmung wird dazu die gesetzliche Grundlage geschaffen (Abs. 4).

Selbstverständlich werden auch dem Bundesamt für Statistik die vom ASTRA erhobenen Daten für die Erfüllung seiner gesetzlichen Aufgaben übermittelt (Abs. 6).

Art. 104a Abs. 1, 2 Bst. e (neu), 4 Einleitungssatz, 5 Bst. f und 7

Das Bundesamt für Verkehr benötigt zur Wahrnehmung seiner im Bundesgesetz über die Personenbeförderung und die Zulassung als Strassentransportunternehmung vom 18. Juni 1993 (PBG, SR 744.10) verankerten Aufgaben Einsicht in das Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister. Es darf Zulassungsbewilligungen für die Tätigkeit als Strassentransportunternehmung im Personen- oder im Güterverkehr nur dann erteilen, wenn die entsprechenden Voraussetzungen nach Artikel 9 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung und die Zulassung als Strassentransportunternehmung vom 18. Juni 1993 (PBG, SR 744.10) erfüllt sind. Eine Voraussetzung ist dabei das Kriterium der finanziellen Leistungsfähigkeit (Art. 11 PBG). Massgebend für dessen Berechnung ist die Anzahl der Fahrzeuge eines Unternehmens.

Art. 104b Abs. 2 und 6 Bst. g und 7

Versicherer haben seit der Liberalisierung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung im Jahre 1996 keine effiziente Möglichkeit mehr festzustellen, welche Schäden ein potenzieller Versicherungsnehmer bereits verursacht hat. Sie sind einzig auf die Deklaration des Antragstellers bzw. der Antragstellerin angewiesen. Zudem fehlt für die Risikoeinstufung ein wesentliches Element, nämlich die Kenntnis von Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften. Um den Versicherern zu ermöglichen, die guten Risiken zu entlasten und die schlechten zu belasten, schlagen wir neben der Einführung der Schadenverlaufserklärung (vgl. Erläuterungen zu Art. 68a) vor, dass die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer Führerausweiszüge und andere Administrativmassnahmen ihrer Versicherungsnehmer und -nehmerinnen (Fahrzeughalter und -halterinnen) aus dem Register der Administrativmassnahmen erfahren dürfen:

Nach geltendem Recht haben nur die Zulassungs- sowie die Strafverfolgungs- und Gerichtsbehörden Einsicht in das Register der Administrativmassnahmen. Wir schlagen vor, den Kreis der Auskunftsberechtigten auf die Versicherungsgesellschaften zu erweitern und zwar aus folgenden Gründen: Heute legen die Versicherungsgesellschaften die Motorfahrzeug-Haftpflichtprämien nach der Anzahl Schadensereignisse fest, d.h. wer mehr Unfälle verursacht, bezahlt eine höhere Prämie. Ausländische Studien haben jedoch gezeigt, dass sich die individuelle Unfallwahrscheinlichkeit nicht nur durch die Anzahl der bisherigen Unfälle erklä-

ren lässt, sondern auch durch die zusätzliche Berücksichtigung verkehrswidrigen Verhaltens⁴⁵. Die vorgeschlagene Neuregelung ermöglicht den Versicherungsgesellschaften einerseits, die Prämien für die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung risikoorientierter zu gestalten und andererseits, mehr Prämiengerechtigkeit zwischen den versicherten Personen zu schaffen. Dies bedeutet, dass Personen, die unfallfrei fahren und über einen guten automobilistischen Leumund verfügen, von tieferen Prämien profitieren können, während Personen, die ein höheres Risiko darstellen, mehr bezahlen müssen. Dies wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus, da ein derart gestaltetes Bonus-Malus-System Anreize für risikoarmes Fahren schafft.

Absatz 7: Das Bundesamt für Verkehr benötigt zur Wahrnehmung seiner im Bundesgesetz über die Personenbeförderung und die Zulassung als Strassentransportunternehmung vom 18. Juni 1993 (PBG, SR 744.10) verankerten Aufgaben Einsicht in das Administrativmassnahmen-Register. Es darf Zulassungsbewilligungen für die Tätigkeit als Strassentransportunternehmung im Personen- oder im Güterverkehr nur dann erteilen, wenn die entsprechenden Voraussetzungen nach Artikel 9 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung und die Zulassung als Strassentransportunternehmung vom 18. Juni 1993 (PBG, SR 744.10) erfüllt sind. Eine Voraussetzung ist dabei das Kriterium der Zuverlässigkeit. Eine Person gilt nach Artikel 10 PBG dann als zuverlässig, wenn sie in den letzten zehn Jahren nicht wegen eines Verbrechens verurteilt worden ist sowie keine schweren und wiederholten Widerhandlungen gegen Vorschriften insbesondere zu Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer und Fahrerinnen, die Sicherheit im Strassenverkehr und über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge vorliegen. Die Einsicht in das Administrativmassnahmen-Register stellt einer der Massnahmen zur Sicherstellung der Zuverlässigkeit und damit zur Verkehrssicherheit dar.

Art. 104e (neu) Fahrtschreiberkarten-Register

Die Schweiz hat sich im Landverkehrsabkommen⁴⁶ zur Einführung des Systems des digitalen Fahrtschreibers und damit zur Übernahme der entsprechenden EG-Vorschriften verpflichtet. Mit dem Erlass der Verordnung vom 29. März 2006 über das Fahrtschreiberkartenregister (FKRV⁴⁷) und der Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV 1⁴⁸) ist der Bundesrat dieser Verpflichtung nachgekommen. Die FKRV und die Änderungen der ARV 1 sind am 1. November 2006 in Kraft getreten. Die FKRV regelt den Aufbau und den Betrieb des zentralen Fahrtschreiberkartenregisters (FKR) zum digitalen Fahrtschreiber. Die Fahrtschreiberkarten dienen zur Kontrolle der Einhaltung der Lenkzeiten, Arbeitszeiten, Pausen und Ruhezeiten gemäss ARV 1.

⁴⁵ Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflichtversicherung, Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen, Heft M 160, Bergisch Gladbach, 2004

⁴⁶ Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse, SR **0.740.72**

⁴⁷ SR **822.223**

⁴⁸ SR **822.221**

Vorliegend geht es lediglich noch darum, das FKR gesetzlich zu verankern, und zwar analog den bestehenden schweizerischen Registern im Strassenverkehrsbereich (vgl. Art. 104a - d SVG). Im Übrigen ist auch das Fürstentum Liechtenstein bereits in die Systemumgebung eingebunden worden⁴⁹; die entsprechende ausdrückliche Grundlage im SVG soll hierfür nachträglich noch geschaffen werden.

Das FKR nutzt über eine gemeinsame Schnittstelle Synergien mit dem Fahrberechtigungsregister (FABER). Konkret greift das FKR für die Erteilung der Fahrerkarten auf die im FABER bereits vorhandenen Daten zurück und übernimmt sie in die eigene Datenbank. Dies erfordert auch eine Anpassung von Artikel 104c SVG in Bezug auf die Zugriffsberechtigung.

Art. 104f (neu) Register der Strassenverkehrsunfallprozesse

Die Polizei muss zur Unfallverarbeitung auch die Personendaten bearbeiten können. Wir schlagen deshalb vor, dafür eine eigene Ablage zur Verfügung zu stellen, auf die nur die jeweils meldende Behörde Zugriff hat. Ansonsten müsste die Polizei eine eigene Rapportierungsdatenbank für die Strafverfolgung betreiben.

Nach der polizeilichen Unfallverarbeitung werden die Daten pseudonymisiert in das Strassenverkehrsunfall-Register überspielt. So wird sichergestellt, dass keine unbefugten Personen Zugriff auf schützenswerte oder sogar besonders schützenswerte Daten haben.

Art. 104g (neu) Strassenverkehrsunfall-Register

Personendaten, Fahrzeugdaten und Daten betreffend die Strassenanlage sind bereits in andern Registern vorhanden. Um eine konsistentere Unfallstatistik erzeugen zu können, sollen die Personen- und Fahrzeugdaten, sofern sie dort schon abgelegt sind, aus dem FABER- und dem MOFIS-Register übermittelt werden. Die Polizei braucht vor Ort somit nur noch das Kontrollschild (wegen der Wechselkontrollschilder ein bis zwei weitere Merkmale bzw. die eindeutige Stamm-Nummer) und die Führerausweis-Identifikationsnummer zu erfassen. Die Daten werden im Backoffice aus den entsprechenden Registern ergänzt.

Die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer melden die von ihnen erfassten Unfälle gleich wie die Verkehrspolizeien. Zur Verbesserung der Datenqualität werden die Unfalldaten mit dem ADMAS- bzw. FABER-PIN ergänzt. Einsicht in die materiellen Daten (wie z.B. Daten betreffend die ärztliche Untersuchung und Führerausweiszüge) erhalten die Versicherer nicht. Der Zugriff auf diese Personendaten wird durch die Artikel 104b und 104c SVG geregelt.

Für die Erstellung der Unfallstatistik sind nur pseudonymisierte Daten erforderlich. Ein Rückschluss auf konkrete Personen ist weder erforderlich noch datenschutzrechtlich erwünscht, aber die Verknüpfungen mit Daten aus anderen Registern müssen über einen Identifikationsschlüssel erfolgen, der selber keine Rückschlüsse auf die Identität der Personen zulässt.

⁴⁹ Vereinbarung vom 25. Oktober 2006 in Form eines Notenaustausches zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung des Fürstentums Liechtenstein über die Beteiligung Liechtensteins an der Führung und Nutzung von automatisierten schweizerischen Registern im Strassenverkehrsbereich;

Das ASTRA erarbeitet zurzeit im Rahmen des "Management Informationssystem Strasse und Strassenverkehr" (MISTRA) die Fachapplikation Verkehrsunfälle. Im Rahmen des dort vorgesehenen Datawarehouse stehen alle im ASTRA vorhandenen Datensammlungen zur Verfügung. Nachdem die Unfalldaten mit den Personendaten ergänzt worden sind, wird der Datensatz anonymisiert. Dadurch ist sichergestellt, dass keinerlei Rückschlüsse auf einzelne Personen gezogen werden können.

Danach sind Auswertungen möglich, die heute möglicherweise verborgene Zusammenhänge aufzeigen. Dadurch könnte z.B. aufgezeigt werden, welche Personen (oder Personengruppen) mit welchen Fahrzeugen am Freitag in der zweiten Nachthälfte Unfälle verursachen, wie ihr Zustand war und wie der automobilistische Leumund dieser Personen aussieht.

Das Nationale Versicherungsbüro (NVB) deckt die Haftung für Schäden, die durch ausländische Motorfahrzeuge und Anhänger in der Schweiz verursacht werden und betreibt die Auskunftsstelle nach Artikel 79a SVG (Art. 74 Abs. 2 Bst. a und b SVG). Der Nationale Garantiefonds (NGF) deckt die Haftung für Schäden, die durch nicht ermittelte oder nicht versicherte Motorfahrzeuge, Anhänger und Fahrräder in der Schweiz verursacht werden (Art. 76 Abs. 2 Bst. a SVG).

Die Haftungsfragen können am effizientesten beantwortet werden, wenn der polizeilich rapportierte Sachverhalt möglichst rasch bekannt ist. Dazu sollen die von Gesetzes wegen zu betreibenden NVB und NGF Einsicht in die Unfalldaten erhalten, die sie bearbeiten müssen. Der Bundesrat wird die Einzelheiten regeln. Denkbar ist, dass für NVB und NGF lediglich ein summarischer Rapport - analog dem Europäischen Unfallprotokoll (EUP) - zur Verfügung gestellt wird.

Massnahmen, die gewährleisten, dass die für die Schadenregulierung notwendigen grundlegenden Daten rasch zur Verfügung stehen, sind auch auf europäischer Ebene ein aktuelles Thema⁵⁰.

Art. 105 Abs. 2

Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter hat beantragt, diese Doppelbesteuerungsverbotnorm den heute informatiktechnischen Möglichkeiten anzupassen. Es ist heute nicht mehr erforderlich, das Monatsprinzip anzuwenden. Dank der Informatik kann tagesgenau abgerechnet werden.

Art. 105a (neu) Zweckbindung der Busseneinnahmen

Die Zweckbindung der Einnahmen aus Bussengeldern für die Erhöhung der Verkehrssicherheit hätte den Vorteil, dass mit einer Intensivierung der Kontrollen bei den sicherheitsrelevanten Fehlverhalten und Gefahrenstellen die Verkehrssicherheit doppelt verbessert würde: einerseits weil die Verstösse gegen Vorschriften zurückgehen, was gerade bei Geschwindigkeits- und Alkoholkontrollen

SR 0.741.511.514.

⁵⁰ Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung; http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/de/oj/2005/l_149/l_14920050611de00140021.pdf, Artikel 5

inner- und ausserorts sehr stark zum Rückgang der Unfallzahlen beiträgt; andererseits weil die aufgrund der Zunahme der Kontrollen generierten Mittel wiederum für die Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit eingesetzt würden. Die Zweckbindung dürfte die Akzeptanz der Kontrollen bei den Verkehrsteilnehmenden eher verbessern, da der Vorwurf, mit den Kontrollen sollten vor allem die Staatseinnahmen erhöht werden, entkräftet werden könnte.

Auch mit der Einführung der vorgeschlagenen Zweckbestimmung ins SVG werden aber weiterhin die Kantone entscheiden, welche Verkehrssicherheitsprojekte und -aufgaben mit den Busseneinnahmen finanziert werden. Die Vorgabe an die Kantone lautet, dass sie mindestens 50 % der Busseneinnahmen für die Verkehrssicherheit reinvestieren.

Aus den so zweckgebundenen Mitteln sollen namentlich Polizeikontrollen, schwerpunktmässig bei den sicherheitsrelevanten Fehlverhalten und Gefahrenstellen, sowie eine Verbesserung der Sicherheit der Strasseninfrastruktur finanziert werden.

Art. 106 Abs. 7 und 9

Beide Absätze werden in den neuen Artikel 106a überführt.

Art. 106a (neu) Internationale Vereinbarungen

Im neuen Artikel 106a werden die in verschiedenen Bestimmungen verstreuten Kompetenzen des Bundesrates zum Abschluss völkerrechtlicher Verträge im Bereich des Strassenverkehrs zusammengefasst. Absätze 1 und 2 übernehmen den Inhalt von Artikel 106 Absatz 7 und 9. Absatz 3 schafft die Kompetenz zum Abschluss von Vereinbarungen über die grenzüberschreitende Strafverfolgung.

Das ASTRA hat bereits in den massgebenden internationalen Gremien wie TISPOL⁵¹ und ECR⁵² Einsitz genommen.

Die grenzüberschreitende Ahndung von Verkehrsregelverletzungen wird auch durch den Beitritt der Schweiz zu Schengen II erleichtert werden. Nach dem Vorbild des Schweizerisch-Deutschen Polizeivertrags⁵³ (Art. 34 ff.) wird künftig angestrebt, Bussen durch den Wohnsitzstaat vollstrecken zu lassen. Der ersuchende Tatortstaat wird nicht kostenpflichtig, dafür darf der vollstreckende Wohnsitzstaat den Erlös aus der Vollstreckung und die in der Entscheidung festgesetzten Kosten behalten.

Weiter sei darauf hingewiesen, dass die Bundesversammlung am 20. März 2008⁵⁴ eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (Führerausweisentzug nach Widerhandlungen im Ausland) beschlossen hat. Sie ist am 1. September 2008 in Kraft getreten und unterstützt die grenzüberschreitende Ahndung von Verkehrsdelikten ebenfalls.

⁵¹ European Traffic Police Network; <http://www.tispol.org/>

⁵² Euro Contrôle Route; <http://webcomite.com/ecr/fr/default.aspx>

⁵³ SR 0.360.136; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c0_360_136_1.html

⁵⁴ BBl 2008 2331

Absatz 4 ersetzt die jeweils geltenden Bestimmungen, wonach der Bundesrat den Behörden des Fürstentums Liechtenstein die Beteiligung an Führung und Nutzung der im SVG aufgeführten Register bewilligen kann. Die Beteiligung Liechtensteins ist jedoch nicht mittels Verordnung, sondern mittels Staatsvertrag zu regeln.

4.2 **Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970⁵⁵**

Art. 3a Abs. 2

Die Änderung von Artikel 3a Absatz 2 OBG ist eine Folge der vorgeschlagenen Halterhaftung für Ordnungsbussen (vgl. die Erläuterungen zu den Art. 5-8 und 10).

Art. 4 Abs. 1^{bis} und 2

Aufgrund dieser neuen Bestimmung kann das Eidgenössische Finanzdepartement Angehörige der Zollverwaltung und des Grenzwachtkorps zur Erhebung von Ordnungsbussen ermächtigen. In welchen Kontrollbereichen dies der Fall sein wird, wird der Bundesrat in der Ordnungsbussenverordnung vom 4. März 1996⁵⁶ unter Berücksichtigung der Strassenverkehrskontrollverordnung vom 28. März 2007⁵⁷ regeln. Mit den Vereinbarungen wird sichergestellt, dass die betroffenen Kantone von der Kontrolltätigkeit der Bundesstellen Kenntnis haben und dass die Schnittstellen bekannt sind (Abs. 1).

In Absatz 2 wird der Begriff "Polizeiorgan" durch "Kontrollorgan" ersetzt (vgl. Erläuterung zu Art. 54 SVG).

Art. 5-8 und 10

Mit diesen Änderungen wird die Halterhaftung für Ordnungsbussen vorgeschlagen. Nach dem Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970 sind eine Anzahl Übertretungen von Strassenverkehrsvorschriften durch Ordnungsbussen zu ahnden. Diese können jedoch oft nicht vollzogen werden, was in vielerlei Hinsicht unbefriedigend ist. Namentlich können die Täter oder die Täterinnen nicht ermittelt werden, obschon die Behörden einen erheblichen Aufwand betreiben. Auch wird wegen der fehlenden Verantwortung des Fahrzeughalters dem Gebot der rechtsgleichen Behandlung der Bürgerinnen und Bürger nicht im erforderlichen Mass Nachachtung verschafft, und die generalpräventive Wirkung der Ordnungsbussen erleidet unerwünschte Einschränkungen. Das Bundesgericht hat aber bereits im Jahr 1976⁵⁸ ausgeführt, es fehle eine gesetzliche Grundlage dafür, dass der Halter anstelle des Fahrzeuglenkers zur Rechenschaft gezogen werden kann. An dieser Rechtslage hat sich bis heute nichts geändert. Mit einem überwiesenen Postulat⁵⁹ verlangt der Nationalrat vom Bundesrat die Vorlegung eines Berichts darüber, mit welchen rechtlichen Massnahmen verhindert werden

⁵⁵ SR 741.03

⁵⁶ SR 741.031

⁵⁷ SR 741.013

⁵⁸ BGE 102 IV 256

⁵⁹ 06.3119 Postulat Hubmann vom 23.3.2006; Wider die Bussenschlupflöcher; http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20063119

könne, dass „Personen Ordnungsbussen umgehen, indem sie die eigene Täterschaft bestreiten und das Zeugnisverweigerungsrecht für nahe Verwandte, Ehegatten und Konkubinatspartner systematisch beanspruchen“. Verlangt werden ausserdem Ausführungen über die Lösung des Problems in anderen Ländern.

In einer vom ASTRA beim Schweizerischen Institut für Rechtsvergleichung in Auftrag gegebenen Studie wurde die Strafbarkeit des Fahrzeughalters in verschiedenen Ländern (Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich und Spanien) einer Analyse unterzogen. Diese Studie ist zum Ergebnis gekommen, dass die Strafbarkeit des Fahrzeughalters zwar die Ausnahme bildet, dieser aber in einigen Ländern dennoch zur Verantwortung gezogen wird. Dies ist in Belgien, den Niederlanden und Luxemburg insofern der Fall, als bei einem nicht identifizierten Fahrzeuglenker der Fahrzeughalter dessen Identität bekannt geben muss, ansonsten er selbst in die Pflicht genommen wird.

Der Fahrzeughalter soll aus verfahrensökonomischen Gründen gesetzlich verpflichtet werden, Ordnungsbussen, die mit seinem Fahrzeug begangen wurden, zu bezahlen. Anknüpfungspunkt ist nicht die Täterschaft, sondern die Haltereigenschaft analog der Halterhaftung für Schäden, die mit dem Motorfahrzeug durch beliebige Fahrzeugführende verursacht werden. Dazu muss das Ordnungsbussenverfahren angepasst werden. Das ordentliche Strafverfahren kommt nur noch dann zur Anwendung, wenn der Fahrzeughalter Einwände gegen den Bussenentscheid vorbringt. Den Einwand, nicht der Lenker des in der Kontrolle ermittelten Fahrzeugs gewesen zu sein, genügt nicht. Dies hat folgende Vorteile:

Heute kann das Ordnungsbussenverfahren ohne Grund abgelehnt werden, und es muss das aufwändige ordentliche Strafverfahren durchgeführt werden. Dies macht aber grundsätzlich keinen Sinn und belastet die Gerichtsbehörden unnötigerweise, wenn lediglich die Busse nicht oder verspätet bezahlt wird, ohne dass irgend etwas bestritten wird. Wir schlagen daher vor, bei unbestrittenem Sachverhalt diesen Weg zu verschliessen und die Kontrollorgane zu ermächtigen, direkt das Betreibungsverfahren einzuleiten.

Der Fahrzeughalter soll etwas strenger in die Pflicht genommen werden. Wenn der Täter nicht angetroffen (z.B. in der Regel bei Widerhandlungen im ruhenden Verkehr) oder nicht angehalten wird (z.B. bei automatischen Geschwindigkeitskontrollen), so wird der Fahrzeughalter oder die Fahrzeughalterin schriftlich über seine/ihre Handlungsmöglichkeiten informiert. Es stehen zur Verfügung:

1. Bezahlung der Busse innert Frist; das Verfahren ist erledigt.
2. Schriftliches Vorbringen von Einwänden durch den Halter innert Frist; das Kontrollorgan leitet das ordentliche Verfahren ein, so dass der Einwand richterlich überprüft werden kann (wie bisher Weiterzug bis vor Bundesgericht möglich). Den Einwand, er habe das Fahrzeug nicht gelenkt, kann der Halter nur vorbringen, wenn er der Behörde gleichzeitig Name und Adresse des Lenkers nennt oder wenn er geltend macht, eine unbekannte Person habe gegen seinen Willen das Fahrzeug benutzt und er habe dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern können. Nennt der Halter eine andere Person als Lenker, so richtet sich

die Verfolgung nun gegen diese Person und der Halter ist - zumindest vorläufig - entlastet.

Tut der Halter gar nichts, so kann die Busse direkt im Betreibungsverfahren eingetrieben werden.

Das hier vorgeschlagene Verfahren tangiert die verfassungsmässigen Rechte kaum. Dass die Statuierung einer Halterhaftung trotz einer Einschränkung des Verschuldensprinzips grundsätzlich möglich ist, zeigen zwei neuere Urteile des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte (Urteil vom 29. Juni 2007 i. S. O'Halloran und Francis vs. UK und Urteil vom 10. Januar 2008 i. S. Lückhof und Spanner vs. Österreich). Allerdings müssen dabei gewisse Kriterien beachtet werden. Im vorliegenden Entwurf hat der Halter die Möglichkeit, sich zu entlasten, indem er geltend macht, eine unbekannte Person habe gegen seinen Willen das Fahrzeug benutzt und er habe dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern können. Zudem kann er nur für Bussen bis zur 300 Franken haftbar gemacht werden. Nicht in Frage kommt u. E. eine weiter gehende Belastung des Halters. Wenn Widerhandlungen vorgeworfen werden, die keine Ordnungsbusse, sondern eine Busse über 300 Franken, Geld- oder Freiheitsstrafen sowie zusätzlich Administrativmassnahmen zur Folge haben, kann vom Verschuldensprinzip nicht abgewichen werden.

Die vorgeschlagene Lösung steht im Widerspruch zum in Artikel 168 der Schweizerischen Strafprozessordnung (StPO), die voraussichtlich per 1. Januar 2011 in Kraft treten wird, statuierten Zeugnisverweigerungsrecht aufgrund persönlicher Beziehungen. In Artikel 168 Absatz 4 Buchstabe a StPO werden Fälle genannt, in denen das Zeugnisverweigerungsrecht entfällt; dabei handelt es sich jedoch um schwerwiegende Delikte wie beispielsweise Mord oder Vergewaltigung.

4.3 Verordnung der Bundesversammlung vom 21. März 2003 über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr⁶⁰

Art. 1

Nach dem geltenden Artikel 55 Absatz 6 SVG legt die Bundesversammlung fest, bei welcher Blutalkoholkonzentration Fahrunfähigkeit angenommen wird und welche Blutalkoholkonzentration als qualifiziert gilt. Die Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe (vgl. die Erläuterungen zu Art. 55) erfordert, dass die Bundesversammlung auch Atemalkoholgrenzwerte festlegt. Die Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr ist deshalb entsprechend zu ändern.

4.4 Unfallverhütungsbeitragsgesetz vom 25. Juni 1976⁶¹

Art. 1

Bereits heute bezahlen die Versicherten einen Zuschlag von 0,75 % auf den Motorfahrzeug-Haftpflichtprämien, der vom Schweizerischen Fonds für Unfallver-

⁶⁰ SR 741.13

⁶¹ SR 741.81

hütung im Strassenverkehr (FVS)⁶² zweckgebunden für Erziehungs- und Sensibilisierungsmassnahmen eingesetzt wird. Dieser Zuschlag wird je nach Umsetzungsvariante auf maximal 2,5 oder 5 % erhöht:

Variante gemäss Ziff. 3.1

Neu soll der Zuschlag auf 2,5 % erhöht werden. Damit werden insgesamt rund 65 Mio. Franken pro Jahr zur Verfügung stehen.

Varianten gemäss Ziff. 3.2 oder 3.3

Werden die Varianten gemäss Ziffern 3.2 oder 3.3 realisiert, so wird auch zugunsten der Kantone ein Zuschlag von maximal 2,5 % erhoben. Jeder Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer überweist jährlich den Zuschlag pro versichertes Motorfahrzeug und Kalenderjahr an den Kanton, in dem das Fahrzeug am Stichtag zugelassen ist. Der für die Zuschlagsverteilung massgebende Stichtag wird vom Bundesrat festgelegt (Art. 1 Abs. 3).

Art. 2

Variante gemäss Ziff. 3.1

Mit den bisherigen 0,75 % führt der FVS seine bisherigen Aufgaben weiter. Die vom Bundesrat gewählte Verwaltungskommission des FVS unterstützt mit den aktuell rund 20 Mio. Franken pro Jahr Verkehrssicherheitsprojekte von Privaten (Verkehrsverbände, bfu etc.) auf der Grundlage von Leistungsvereinbarungen oder Beitragsverfügungen. Die Einzelheiten über die Mittelverwendung sind im Reglement vom 5. Dezember 1989⁶³ über die Verwendung der Mittel des Fonds für Verkehrssicherheit geregelt.

Mit den neuen 1,75 % (sieben Zehntel von 2,5 %) schliesst sie mit den Kantonen Leistungsvereinbarungen für die Umsetzung der im Vernehmlassungsentwurf enthaltenen edukativen und informativen Massnahmen ab. Konkret geht es um Massnahmen in den Bereichen Verkehrserziehung und Koordination von Verkehrssicherheitskampagnen mit Polizeipräsenz. Der Bundesrat wird hier der Verwaltungskommission des FVS einen verbindlichen Rahmen stecken.

Diese zusätzlichen Mittel sollen den Kantonen ermöglichen, die bestehende Verkehrserziehung in der (Primar-)Schule nicht nur weiterzuführen, sondern vor allem die heute vorhandenen Lücken (auf der Oberstufe) zu schliessen. Gleichzeitig sollen gesamtschweizerisch einsetzbare Unterrichtsmittel für die Verkehrserziehung erarbeitet und zur Verfügung gestellt werden (Via sicura-Massnahme 403).

Sensibilisierungskampagnen entfalten die grösste Wirkung, wenn sie in Zusammenarbeit mit der Polizei durchgeführt werden. Dabei geht es um eine verstärkte Präsenz und Information über den Zweck der laufenden Kampagne durch die Polizei. Damit zwei Mal jährlich während einer Woche (z.B. anlässlich des Starts einer Kampagne) eine gut sichtbare Polizeipräsenz realisiert werden kann, gehen

⁶² Der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) ist eine vom Parlament durch ein Gesetz geschaffene öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes (SR 741.81)

⁶³ SR 741.816

wir von einem Zusatzaufwand von rund 20'000 Personenstunden aus, der den Kantonen durch den FVS abgegolten wird.

Varianten gemäss Ziff. 3.2 oder 3.3

Werden die Varianten Ziffer 3.2 oder 3.3 realisiert, so stehen den Kantonen zusätzlich die 2,5 % aus dem Zuschlag aus der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie für die Umsetzung der kostenintensiven Massnahmen (Polizeikontrollen, Verbesserung der Infrastruktur) zur Verfügung. Dabei sollen die Kantone selbst entscheiden, wie sie ihre Kontrolltätigkeit gestalten und welche Priorisierung sie bei den sanierungsbedürftigen Infrastrukturobjekten vornehmen (Art. 2 Abs. 2).

4.5 Bundesgesetz vom 19. Juni 1959⁶⁴ über die Invalidenversicherung

Art. 66a Abs. 1^{bis} (neu)

Dieser neue Artikel bildet das Korrelat zu Artikel 15c Absatz 1 Buchstabe d SVG.

4.6 Heilmittelgesetz vom 15. Dezember 2000⁶⁵

Art. 26 Abs. 3 (neu)

Arzneimittel können das individuelle Fahrverhalten positiv oder negativ beeinflussen. Einige Präparate schränken die Fahrfähigkeit nur kurz nach der Einnahme ein, andere über einen längeren Zeitraum. Wiederum andere stellen sie erst her. Wer die Fahrfähigkeit beeinträchtigende Arzneimittel abgibt, hat daher eine besondere Verantwortung. Er oder sie kennt die besonderen Gefahren, die durch Neben- beziehungsweise Kombinationswirkungen von Arzneimitteln beim Führen von Motorfahrzeugen auftreten können.

Die Ärzte und Apothekerinnen sind zwar aufgrund des Behandlungsvertrages beziehungsweise der Berufspflichten verpflichtet, ihren Patienten und Kundinnen die wichtigsten Verhaltensanweisungen mit auf den Weg zu geben. Dazu gehört gegebenenfalls auch der Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit durch die Einnahme oder Absetzung eines Arzneimittels. Es ist aber nicht geregelt, auf welche Weise solche Hinweise zu erfolgen haben. Wird im Vertrauen auf die Information in der Packungsbeilage auf eine persönliche Aufklärung verzichtet, besteht die Gefahr, dass die betroffenen Personen die notwendigen Informationen entweder gar nicht erhalten oder aber nicht richtig interpretieren können.

Wir schlagen deshalb eine entsprechende Informationspflicht durch Fachpersonen bei der Abgabe von Arzneimitteln vor. Damit soll gewährleistet werden, dass die für eine sichere Teilnahme am Strassenverkehr notwendigen Informationen erhalten und verstanden werden.

Zudem sollen die Verpackungen von Medikamenten, die geeignet sind, die Fahrfähigkeit zu beeinträchtigen, mit einem Piktogramm deutlich gekennzeichnet werden. Die entsprechenden Vorschriften kann das Schweizerische Heilmittelin-

⁶⁴ SR 831.20

⁶⁵ SR 812.21

stitut (Swissmedic) auf Verordnungsstufe erlassen.

5 Verhältnis zum europäischen Recht

Die Vorlage berührt die Verpflichtungen der Schweiz gegenüber der Europäischen Union nicht. Von der Führerscheinrichtlinie⁶⁶ wurde die Befristung des Führerausweises übernommen, von der fünften Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie⁶⁷ die Schadenverlaufserklärung.

6 Via-sicura-Massnahmen ohne Änderungsvorschläge auf Gesetzesstufe, zur Information

6.1 Sensibilisierung durch Kampagnen

(Via sicura Massnahme 401)

Sensibilisierungskampagnen werden durchgeführt zur Förderung des Problembewusstseins sowie zur positiven Beeinflussung von Einstellungen und Verhaltensweisen gewisser Zielgruppen im gesellschaftlich erwünschten Sinn. Die im Strassenverkehr durchgeführten Kampagnen haben eine positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit. So hat zum Beispiel die Velohelmkampagne dazu geführt, dass rund 60 % der Kinder und über 30 % der Erwachsenen einen Velohelm tragen. Dank diesem aktiven Schutzverhalten haben die schweren Kopfverletzungen abgenommen. Die Schulanfangkampagne ruft den Fahrzeuglenkenden in Erinnerung, dass wenig erfahrene Kinder unterwegs sind; auch diese Kampagne ist erfolgreich, denn Unfälle auf dem Schulweg sind heute selten.

Der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS), der auf Bundesebene gesamtschweizerische Sensibilisierungskampagnen initiiert und finanziert, kann diese Massnahme ohne Gesetzesänderung umsetzen. Auch die Finanzierung ist geregelt (Art. 2 Abs. 1 des Unfallverhütungsbeitragsgesetzes⁶⁸).

6.2 Information über Neuerungen

Wir schlagen vor, den Führerausweisinhabern und -inhaberinnen periodisch eine Information über die wichtigsten Änderungen der Strassenverkehrsvorschriften zukommen zu lassen. Da nebst Weiterbildung und Sensibilisierungskampagnen die institutionalisierte Information ein vielversprechendes Mittel ist, um den Kenntnisstand der Motorfahrzeugführenden zu verbessern, soll der FVS diese Aufgabe auf Bundesebene sicherstellen. Eine Gesetzesänderung ist nicht notwendig und auch die Finanzierung ist geregelt.

6.3 Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen

(Via-sicura-Massnahme 403)

Die Verkehrserziehung ist anerkanntermassen einer der wichtigsten Pfeiler der Verkehrssicherheit und der Unfallverhütung. Eine im Rahmen der Beantwortung

⁶⁶ Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung); ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18

⁶⁷ Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung; ABl. L 149 vom 11.6.2005, S. 14

⁶⁸ SR 741.81

von zwei parlamentarischen Vorstössen⁶⁹ vom ASTRA durchgeführte Umfrage bei den Kantonen hatte gezeigt, dass sich die Verkehrserziehung auf einem guten Niveau befindet und dort auch akzeptiert ist. In allen Kantonen wird Verkehrserziehung bis zur Mittelstufe (5./6. Klasse) durchgeführt. Auf der Oberstufe ist das Angebot indes weniger dicht: Während die Hälfte der Kantone den Verkehrsunterricht hier systematisch fortsetzt, wird er in zwei Kantonen nur auf Anfrage hin erteilt, in einem Kanton engagieren sich Schulinstitute dafür, und in einem Kanton kann er wegen Personalknappheit nicht an allen Schulen durchgeführt werden. In den übrigen Kantonen besteht kein Angebot.

Wir schlagen daher vor, dass der FVS, der gesamtschweizerisch edukative Massnahmen von Behörden und privaten Organisationen finanziell unterstützen kann und bei dem die Thematik "Schule und Verkehr" seit 2006 ein Schwerpunktthema darstellt, die Durchführung der Verkehrserziehung auf allen Schulstufen koordiniert und fördert. Um einen Mehrwert zu schaffen, soll der FVS mit den Kantonen Leistungsvereinbarungen abschliessen. Anrecht auf Fondsmittel haben nur Kantone, die die Verkehrserziehung auch auf der Oberstufe durchführen oder gewillt sind, sie dort einzuführen.

6.4 Gestaltung der Verkehrsvorschriften (Via-sicura-Massnahme 419)

Die Massnahme wird im Rahmen des Projekts VERVE (Vereinfachung der Verkehrsregeln) bearbeitet. Im Vordergrund stehen die Verkehrsregelnverordnung⁷⁰ und die Signalisationsverordnung⁷¹. Ein allfälliger Rechtssetzungsbedarf auf Gesetzesstufe lässt sich zum heutigen Zeitpunkt noch nicht bestimmen.

6.5 Erleichterung für die Feststellung der Fahrunfähigkeit (Via-sicura-Massnahme 512)

Diese Massnahme wurde aufgenommen, weil die Wissenschaft vor einem Durchbruch schien, ein Gerät zu entwickeln mit dem rasch, zuverlässig und unabhängig von der Ursache (Alkohol, Drogen, Müdigkeit, Stress etc.) die Fahrunfähigkeit festgestellt werden kann. Diese Hoffnungen haben sich in der Zwischenzeit vorerst zerschlagen, so dass diese Massnahme nicht mehr aktiv weiterverfolgt wird.

6.6 Beschleunigung und Vereinheitlichung der Sanktionsverfahren (Via-sicura-Massnahme 413)

Damit die repressiven Massnahmen im Strassenverkehr (Freiheits- oder Geldstrafe, Busse und Führerausweisentzug) die von ihnen beabsichtigte Wirkung entfalten können, sollten sie möglichst unmittelbar nach Kenntnis der ihnen zugrunde liegenden Tatsachen vollzogen werden können. Die Rechtspraxis zeigt aber, dass die Zeitdauer zwischen der Begehung einer Widerhandlung im Stras-

⁶⁹ 04.3474 Interpellation Schmid-Sutter Carlo vom 29.9.2004 und 04.3478 Interpellation Fehr Jacqueline vom 30.9.2004; Kurse für Verkehrserziehung
http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20043474;
http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20043478)

⁷⁰ VRV; SR 741.11

⁷¹ SSV; SR 741.21

senverkehr und dem Vollzug der dafür ausgesprochenen Massnahmen oftmals bei weitem nicht dem strafprozessualen Beschleunigungsgebot entspricht. Dies behindert einerseits die rechtsgleiche Anwendung der einschlägigen Bestimmungen, andererseits ist es unverhältnismässig, wenn nach einer überlangen Verfahrensdauer eine Massnahme noch in ihrem vollen Umfang vollzogen werden soll.

Die Gründe für diese Verzögerungen sind vielfältig. Einer davon ist in den unterschiedlichen örtlichen und sachlichen Zuständigkeiten der rechtsanwendenden Behörden zu sehen. Wer eine Verkehrsregelverletzung begeht, wird im Tatortkanton strafrechtlich beurteilt, für die massnahmerechtliche Beurteilung hingegen ist das Strassenverkehrsamt des Wohnsitzkantons zuständig. Allein schon dadurch sind Verfahrensverzögerungen vorprogrammiert. In lediglich zwei Kantonen (Schaffhausen und Obwalden) finden sowohl die strafrechtliche als auch die massnahmerechtliche Beurteilung durch dieselbe Behörde statt, dies aber nur unter der Voraussetzung, dass Tatort- und Wohnsitzkanton identisch sind. Weitere Probleme bestehen auch in den Verfahrensabläufen der einzelnen Behörden und insbesondere in der Verfahrenskoordination zwischen den Behörden. So kommt es oft vor, dass die Massnahmebehörde viel zu spät von einem (rechtskräftigen) Strafurteil Kenntnis erhält, oder ein verkehrsmedizinisches oder toxikologisches Gutachten, das sich über die Fahrfähigkeit bzw. die Fahreignung eines Lenkers ausspricht, wird ihr mit grosser Verspätung zugestellt, obwohl es im Interesse der Verkehrssicherheit unabdingbar ist, dass die Massnahmebehörde bei fehlender Fahreignung sofort tätig werden kann. Hinzu kommt schliesslich, dass die im Straf- wie im Administrativverfahren offen stehenden Rechtswege die Verfahrensbeschleunigung namentlich deshalb behindern, weil die Administrativbehörde vor der Verfügung einer Massnahme in der Regel das rechtskräftige Strafurteil abzuwarten hat. Hält man sich vor Augen, dass auch im Strafverfahren der Rechtsweg bis ans Bundesgericht offen ist, ist es leicht vorstellbar, dass seit der Begehung der Tat bis zum Vollzug der einmal dafür ausgesprochenen Massnahme, die wiederum bis ans Bundesgericht weitergezogen werden kann, mehrere Jahre vergehen können.

Optimal wäre die Schaffung von Verkehrsgerichten, die alle Aspekte einer Widerhandlung im Strassenverkehr oder eines Unfalls behandeln können. Dies hätte den Vorteil, dass die verschiedenen Verfahren koordiniert und beschleunigt werden könnten. Doppelspurigkeiten würden entfallen.

Allerdings sind auch erhebliche Hürden zu überwinden. Soll nun der Tatortkanton oder Wohnsitzkanton zuständig sein? Welchen Einfluss haben die Eidg. Strafprozessordnung⁷² bzw. die im Entstehen begriffene Eidg. Zivilprozessordnung?

Bis zur Verabschiedung bzw. Einführung der Eidg. Prozessordnungen macht es keinen Sinn, konkrete Vorschläge für den Strassenverkehr zu machen. Im Rahmen dieser Vernehmlassung möchten wir aber in Erfahrung bringen, ob weitere Arbeiten in die Richtung von Verkehrsgerichten an die Hand genommen werden sollen oder ob die heutige Situation weiter bestehen soll (vgl. Fragenkatalog Frage 32).

⁷² BBI 2006 1085

6.7 Standortidentifikation bei Notrufen mit Mobiltelefon

(Via-sicura-Massnahme 114)

Bei Notruf mit einem Mobiltelefon soll der Unfallort durch automatische Lokalisierungsmethoden schneller gefunden werden. Erste Schritte hat das Bundesamt für Kommunikation bereits unternommen⁷³. Der Standort von Mobiltelefonen kann durch die Notrufdienste bereits ermittelt werden, allerdings ist die Genauigkeit für eine effiziente und zeitgerechte Rettung noch zu gering.

6.8 Psychologische Ereignisbewältigung

(Via-sicura-Massnahme 124)

Wo noch nicht vorhanden, sind Care-Organisationen zu schaffen, die betroffenen Verkehrsteilnehmenden und Ereignisdiensten bei besonderen Vorkommnissen, Grossereignissen oder Katastrophen psychologische oder psychiatrische Hilfe anbieten.

6.9 Qualitätssicherung im Rettungswesen

(Via-sicura-Massnahme 199)

Die Aus- und Weiterbildung des Fachpersonals im notfallmedizinischen Bereich ist auszubauen und die Qualitätssicherung für Sanitätsnotrufzentralen und Rettungsdienste zu institutionalisieren.

6.10 Einschränkung von Fahrzeugrad-Umrüstungen

(Via-sicura-Massnahme 205)

Die Möglichkeit für nachträgliche Änderungen der Fahrzeugräder sollen eingeschränkt werden. Es sollen nur noch die vom Fahrzeughersteller freigegebenen Rad- und Reifendimensionen zulässig sein.

6.11 Verbesserung der Sichtbarkeit aller Fahrzeuge

(Via-sicura-Massnahme 209)

Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 16. Januar 2008⁷⁴ in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS⁷⁵) vorgeschrieben, dass Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h mit einer Heckmarkierungstafel auszurüsten sind. Neue Lastwagen und ihre Anhänger sind an den Seiten und am Heck obligatorisch mit retroreflektierenden Streifen zu kennzeichnen.

6.12 Ausbau des internationalen Engagements für Fahrzeugsicherheit; Ausbau der internationalen Kontaktpflege

(Via-sicura-Massnahme 211 und 212)

Das ASTRA hat bereits Einsitz in die Arbeitsgruppen der UN/ECE (UNO in Genf, Wirtschaftskommission für Europa) und in andern internationalen Gremien betreffend die Fahrzeugsicherheit genommen und setzt sich aktiv für die Erhöhung der allgemeinen Sicherheitsstandards in der Fahrzeugtechnik ein. Für die Vorberei-

⁷³ <http://www.bakom.admin.ch/dokumentation/medieninformationen/00471/index.html?lang=de&msg-id=7411>

⁷⁴ AS 2008 355

⁷⁵ SR 741.41

tung und Umsetzung der Arbeiten auf internationaler Ebene hat das ASTRA auf nationaler Ebene eine Arbeitsgruppe Fahrzeugsicherheit eingesetzt.

6.13 Einführung eines Qualitätsmanagements für Führerprüfungen

(Via-sicura-Massnahme 503)

Gestützt auf Artikel 25 Absatz 3 Buchstabe b SVG ist der Bundesrat berechtigt, für die Durchführung von Führerprüfungen ein Qualitätssicherungssystem einzuführen. Er wird sich dabei am Qualitätssicherungssystem für die Fahrzeugprüfungen orientieren. Nach Artikel 33 Absatz 8 VTS müssen die Fahrzeugnachprüfungen bereits heute nach einem von den Kantonen gemeinsam festgelegten Qualitätssicherungssystem durchgeführt werden.

6.14 Ausbildung von Verkehrssicherheitsfachleuten im Ingenieurwesen

(Via-sicura-Massnahme 311)

Es sollen Angebote von Ausbildungsgängen "Verkehrssicherheit bei Verkehrsinfrastrukturen und beim Betrieb von Verkehrsanlagen" geschaffen werden.

6.15 Vollzugshilfe zur Kontrolle des Sicherheitsabstandes

(Via-sicura-Massnahme 416)

Es ist keine Gesetzesänderung erforderlich, weil das ASTRA nach Artikel 9 SKV⁷⁶ befugt ist, Vollzugshilfen zur Kontrolle des Sicherheitsabstandes zu erlassen. Diese Arbeiten konnten noch nicht in Angriff genommen werden.

6.16 Verkehrssicherheitscharta; Verkehrssicherheitslabel

(Via-sicura-Massnahmen 601 und 602)

Diese Aufgaben können auf Bundesebene von der Beratungsstelle für Unfallverhütung oder vom FVS übernommen werden.

6.17 Verkehrssicherheitsprüfung von Bundesgeschäften

(Via-sicura-Massnahme 604)

Diese Aufgabe gehört bereits heute zum Portfolio des ASTRA.

6.18 Bilden einer Nationalen Kommission für Verkehrssicherheit

(Via-sicura-Massnahme 609)

Es bestehen bereits genügend gesamtschweizerische Gremien. Die Aufgabe kann der Expertenrat des FVS, dem alle gesamtschweizerisch in der Strassenverkehrssicherheit aktiven Organisationen angehören, übernehmen.

6.19 Steuerung der Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik und effizienzoptimierter Ressourceneinsatz

(Via-sicura-Massnahmen 611 und 616)

Diese Aufgabe übernimmt der FVS im Rahmen der Leistungsvereinbarungen mit den Kantonen.

⁷⁶ SR 741.013; AS 2007 2081; <http://www.admin.ch/ch/d/as/2007/2081.pdf>

6.20 Stärkung der Verkehrssicherheitsinteressen in der Forschung

(Via-sicura-Massnahme 606)

Zur Verkehrssicherheit soll mehr und zielgerichteter geforscht werden. Forschungsarbeiten, die sich mit unergründeten oder neuen Aspekten der Verkehrssicherheit befassen, sollen höhere Priorität erhalten.

6.21 Aufbau einer Forschungsdatenbank Verkehrssicherheit

(Via-sicura-Massnahme 605)

Die Informationen und Resultate der Verkehrssicherheitsforschung (national und international) sollen in einer Datenbank erfasst und nutzungsfreundlich aufgearbeitet werden, damit Forschungslücken leichter erkannt und die Forschungsarbeit vernetzt werden kann. Diese Aufgabe kann der FVS in Zusammenarbeit mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung, dem Schweizerischen Versicherungsverband (SVV) und weiteren interessierten Stellen und Organisationen koordinieren und finanzieren.

6.22 Förderung von Pilotprojekten

(Via-sicura-Massnahme 210)

Der Bund fördert und unterstützt Pilotprojekte, die wichtige Handlungserkenntnisse hervorbringen und Ansporn für weitere verkehrssicherheitsfördernde Aktivitäten sein können, zum Beispiel im Bereich Telematik. Diese Aufgabe können der FVS oder die Kommission für Forschung im Strassenwesen erfüllen.