

Via sicura

Vernehmlassung zum Handlungsprogramm des Bundes für mehr
Sicherheit im Strassenverkehr

Bern 2009

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura

FRAGEBOGEN

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: <input type="checkbox"/>	Verband, Organisation, Übrige: <input checked="" type="checkbox"/>
Absender: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung Hodlerstrasse 5a 3011 Bern	

I. Allgemeine Bemerkungen

Bemerkungen:

Die bfu unterstützt das mit der Vernehmlassung zur Diskussion gestellte Handlungsprogramm Via sicura.

Dessen Umsetzung wird zu einer deutlichen Reduktion der im Strassenverkehr Getöteten und Schwerverletzten führen. Der Nutzen ergibt sich durch die Summe der einzelnen Massnahmen sowie der gegenseitigen Ergänzung der edukativen, rechtlichen und technischen Interventionen.

Angesichts des durch Verkehrsunfälle verursachten Leids und der materiellen Kosten von jährlich 6,5 Milliarden Franken sind die vorgeschlagenen Massnahmen leicht zu rechtfertigen. Insbesondere die wirksamsten Massnahmen können ohne zusätzliche Gelder nicht realisiert werden. Die bfu spricht sich deutlich für Mehrinvestitionen im Umfang von 300 Mio. Franken aus. Alle möglichen Finanzierungsquellen sind zu prüfen.

Die zu einzelnen Fragen aufgeführten Kommentare sind in der Regel Präzisierungen, welche die Wirksamkeit der Massnahmen aus Sicht der bfu erhöhen würden.

Insgesamt stellt der Vorschlag eine ausgewogene Kombination von Massnahmen dar. Die Umsetzung von nur einzelnen Massnahmen wäre insbesondere dann fatal, wenn die sehr wirksamen – jedoch häufig unterschätzten – Massnahmen in den Bereichen Infrastruktur und Polizeikontrollen wegfallen würden.

Aus Sicht der bfu sind noch folgende Vorkehrungen zu treffen, damit Via sicura die erwartete Wirkung erzielt:

- Es muss eine nationale Verkehrssicherheitskommission eingesetzt werden, welche die Implementierung der Via sicura-Massnahmen fachlich unterstützt, koordiniert und dokumentiert
- Analog den Vorgaben im Bereich Infrastruktur sollte Via sicura auch Vorgaben zur richtigen Umsetzung der polizeilichen Verkehrsüberwachung enthalten.
- Auch bei wichtigen edukativen Massnahmen wie der Fahrausbildung sollte der Bund minimale Anforderungen an die Qualität festschreiben.
- Es muss sichergestellt werden, dass auch die Motorradfahrer von Via sicura profitieren. Aus der Vorlage geht nicht hervor, wie technische (z. B. VSS-Normen auf Bedürfnisse der Motorradfahrer ausrichten), edukative (z. B. Thema Motorrad in der Ausbildung von PW-Lenkern) und rechtliche Massnahmen (z. B. Geschwindigkeitskontrollen für Motorradfahrer) auf die Erfordernisse der Motorradsicherheit ausgerichtet werden.
- Für eine effiziente Unfallprävention ist es notwendig, dass kantonale Sensibilisierungskampagnen gesamtschweizerisch abgestimmt werden. Die bfu muss daher in die Lage versetzt werden, ihrem gesetzlichen Koordinationsauftrag gemäss Verordnung über die Unfallverhütung (VUV) Art. 59 («Sie arbeitet mit öffentlichen Gemeinwesen und Organisationen ähnlicher Zielsetzung zusammen und koordiniert gleichartige Bestrebungen») effektiv umzusetzen. Die heutige Aufteilung der Koordinationsaufgaben des Fonds für Verkehrssicherheit FVS (Entscheid über Finanzierungsbeträge) und der bfu (liefert die wissenschaftlichen Grundlagen, koordiniert die Entwicklung von Massnahmen, beteiligt sich an der Realisierung dieser Massnahmen) hat sich bewährt. Es ist zweckmässig und effizient, bei der Umsetzung von Via sicura auf diesen Funktionen und Prozessen aufzubauen und keine Doppelspurigkeiten zu schaffen.

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura

FRAGEBOGEN

II. Fragen

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

1. Variante Ziff. 3.1 gemäss Erläuterungsbericht		
1.1 Erhöhung des Zuschlags auf 2,5 %?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Heute beträgt der Unfallverhütungsbeitrag 0,75 % der Nettoprämie der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung (MHV). Die Versicherer überweisen die Beiträge (ca. 20 Mio. CHF pro Jahr) dem FVS, der diese Mittel für Projekte von Dritten zur Unfallverhütung im Strassenverkehr einsetzt.</p> <p>Der FVS stellt die Mittel in Form von Projektbeiträgen und Leistungsvereinbarungen einer Vielzahl von Verbänden und Institutionen wie TCS, ACS, VCS, bfu, Motorradverbände, Polizei-Korps, RoadCross usw. zur Verfügung. Diese Institutionen realisieren damit spezifische Präventionsmassnahmen für definierte Zielgruppen. Die bfu beispielsweise finanziert damit Unfallforschung, Ausbildung von Multiplikatoren, Kampagnen sowie weitere edukative und informative Massnahmen zur Unfallprävention im Strassenverkehr.</p> <p>Der Bundesrat hat gemäss Unfallverhütungsbeitragsgesetz Art. 1 Abs. 2 bereits heute die Kompetenz, den Beitragssatz auf bis zu 1 % der MHV-Nettoprämien festzusetzen. Er hat diese Kompetenz bisher mit einem Beitragssatz von 0,75 % nicht ausgeschöpft.</p> <p>Die Variante Ziff. 3.1 will neu dem Bundesrat die Kompetenz geben, den MHV-Beitragssatz auf bis zu 2,5 % zu erhöhen. Damit könnte der Bundesrat dem FVS zusätzliche Mittel von 45 Mio. Franken pro Jahr zukommen lassen. Allerdings kann mit diesen zusätzlichen Mitteln nicht das ganze Paket von Via sicura finanziert werden. Insbesondere für die effektivsten Präventionsmassnahmen in Via sicura, nämlich die Verbesserung der Infrastruktur und die Intensivierung der Polizeikontrollen, stünden keine zusätzlichen Mittel zur Verfügung.</p> <p>Problematisch ist, dass diese Gesetzesänderung in Kombination mit der untauglichen Zweckbestimmung (vgl. Frage 1.2 unten) zu einer Verringerung der finanziellen Ressourcen für die Präventionsaktivitäten von Verbänden und Organisationen führen kann. Gefährdet ist damit u. a. die Forschungs- und Wissensarbeit der bfu, welche die Grundlage für die Steuerung und Koordination der gesamtschweizerischen Präventionsaktivitäten im Strassenverkehr bildet. Die vorgeschlagene Zweckbestimmung gemäss Ziff. 3.1 muss daher zwingend neu formuliert werden.</p> <p>Für eine wirksame und effiziente Unfallprävention im Strassenverkehr wäre es sinnvoll, einen Teil der zusätzlichen Mittel direkt der bfu zukommen zu lassen. Die bfu ist als Schweizer Kompetenzzentrum für Unfallprävention anerkannt und wendet über 50 % ihrer Ressourcen für Unfallverhütung im Strassenverkehr auf. Dank ihrem Know-how und der Glaubwürdigkeit in der Bevölkerung ist sie in der Lage, zusammen mit einem Netzwerk von Partnern, effektive und nachhaltige Unfallprävention durchzuführen.</p> <p>Die bfu betreibt bereits heute die von der Politik geforderte und im Gesetz bereits geregelte (vgl. VUV Art. 59) Koordination der gesamtschweizerischen Unfallpräventionsaktivitäten. Mit Blick auf die in Via sicura geforderten zusätzlichen Mittel für kantonale Aktivitäten erscheint es sinnvoll, die Forschungs- und Grundlagenarbeit der bfu zu stärken. Diese ist die Grundlage für die Sicherstellung der Qualität der dezentralen Aktivitäten von Kantonen und Partnerorganisationen.</p>		
1.2 Zweckbestimmung für edukative und informative Massnahmen?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Die bfu lehnt die vorgesehene Zweckbestimmung in der beschriebenen Form kategorisch ab. Mit der Bestimmung, dass sieben Zehntel der Mittel, die dem FVS zukommen, an die Kantone fliessen, besteht die Gefahr, dass den bewährten Akteuren der Unfallprävention Mittel entzogen werden. Nur wenn der Gesetzgeber dem maximalen Beitragssatz von 2,5 % zustimmt und der Bundesrat anschliessend seine Kompetenz voll ausschöpft, könnte das Niveau der heutigen finanziellen Ressourcen für die Präventionsakteure gehalten werden. Da beide Voraussetzungen nicht sicher sind, droht einem der wirksamsten Präventionsmodelle der Schweiz, – der Unfallverhütung im Strassenverkehr (Verminderung der Todesfälle von 1800 auf unter 400 seit dem Jahr 1971) – eine Reduktion der finanziellen Mittel. Ob die 26 Kantone mit ihren zusätzlichen edukativen und informativen Einzelaktivitäten, die aufwändig zu koordinieren wären, diesen Schaden wettzumachen vermögen, ist zu bezweifeln.</p> <p>Antrag für eine Neufassung zum Unfallverhütungsbeitragsgesetz Art. 2 Abs.1 (Zweckbestimmung):</p> <p>Der FVS verwendet mindestens 1 % der Nettoprämie der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung für Unfallverhütungsmassnahmen im Strassenverkehr durch Organisationen und Verbände. Die Mittel aus den Beiträgen, die 1 %</p>		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

	übersteigen, verwendet der FVS für Leistungsvereinbarungen mit den Kantonen und der bfu für die Forschungs- und Wissensarbeit zur Koordination dieser Aktivitäten.	
2. Variante Ziff. 3.2 gemäss Erläuterungsbericht		
2.1 Erhöhung des Zuschlags auf 5 %?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Aus Sicht der Unfallprävention ist wichtig, dass das Paket Via sicura vollständig umgesetzt wird und dazu zusätzliche Mittel im Umfang von 300 Mio. Franken zur Verfügung stehen. Alle möglichen Finanzierungsquellen sind zu prüfen.</p> <p>Im Übrigen gelten die Beurteilungen von Pkt. 1.1 sinngemäss.</p> <p>Auch bei dieser Variante erweist sich die vorgesehene Zweckbestimmung als nachteilig für die Unfallprävention. Die bfu lehnt die vorgesehene Zweckbestimmung kategorisch ab. Mit der Bestimmung, dass sieben Zehntel der Mittel, die dem FVS zukommen, an die Kantone fliessen, besteht die Gefahr, dass den bewährten Akteuren der Unfallprävention Mittel entzogen werden. Nur wenn der Gesetzgeber dem maximalen Beitragssatz von 2,5 % zustimmt und der Bundesrat anschliessend seine Kompetenz voll ausschöpft, könnte das Niveau der heutigen finanziellen Ressourcen für die Präventionsakteure gehalten werden. Da beide Voraussetzungen nicht sicher sind, droht einem der wirksamsten Präventionsmodelle der Schweiz – der Unfallverhütung im Strassenverkehr (Verminderung der Todesfälle von 1800 auf unter 400 seit dem Jahr 1971, Verbesserung im OECD-Vergleich von Rang 20 auf Rang 3) – eine Reduktion der finanziellen Mittel. Ob die 26 Kantone mit ihren zusätzlichen edukativen und informativen Einzelaktivitäten, die aufwändig zu koordinieren wären, diesen Schaden wettzumachen vermögen, ist zu bezweifeln.</p> <p>Antrag für eine Neufassung zum Unfallverhütungsbeitragsgesetz Art. 2 Abs.1 (Zweckbestimmung):</p> <p>Der FVS verwendet mindestens 1 % der Nettoprämie der Motofahrzeug-Haftpflichtversicherung für Unfallverhütungsmassnahmen im Strassenverkehr durch Organisationen und Verbände. Die Mittel aus den Beiträgen, die 1 % übersteigen, verwendet der FVS für Leistungsvereinbarungen mit den Kantonen und der bfu für die Forschungs- und Wissensarbeit zur Koordination dieser Aktivitäten.</p>		
2.2 Zweckbestimmung der Verkehrsbussen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Nach geltendem Recht (Art. 374 StGB) verfügen die Kantone über die aufgrund dieses Gesetzes verhängten Bussen. Diese Bestimmung gilt nach Art. 102 des Strassenverkehrsgesetzes SVG (Verweis auf das StGB) auch für Verkehrsbussen.</p> <p>Bussgelder, die gestützt auf die Verletzung von Verkehrsregeln erhoben werden, sei es durch Gerichtsentscheid, polizeiliche Verfügung oder gestützt auf das Ordnungsbussengesetz, stehen den Kantonen oder Gemeinden zur Verfügung und werden in der Regel zur Deckung von Ausgaben im Rahmen der betreffenden Haushaltbudgets verwendet (geschätzt etwa 400 Mio. Franken jährlich).</p> <p>Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Zahl der Opfer zu senken, wie es mit Via sicura angestrebt wird, ist die vorgeschlagene Zweckbestimmung im Art. 105a E-SVG, d. h. eine verursachergerechte Verwendung der Bussengelder, sinnvoll. Der Vorschlag, dass die Kantone mindestens die Hälfte der Busseneinnahmen für Massnahmen zugunsten der Verkehrssicherheit einsetzen, wird besonders dann wirksam, wenn Kantone und Gemeinden diese Mittel, wie in den Erläuterungen vorgeschlagen, für Polizeikontrollen (schwerpunktmässig bei den sicherheitsrelevanten Fehlverhalten und Gefahrenstellen) sowie zur Verbesserung der Sicherheit der Strasseninfrastruktur einsetzen. Die Massnahmen sollten sich auf die Unfallschwerpunkte konzentrieren, die von der Unfallforschung erarbeitet und laufend dem aktuellen Wissensstand angepasst werden.</p>		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

3. Variante Ziff. 3.3		
3.1 Erhöhung des Zuschlags auf 5 %?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Aus Sicht der Unfallprävention ist wichtig, dass das Paket Via sicura vollständig umgesetzt wird und dazu zusätzliche Mittel im Umfang von 300 Mio. Franken zur Verfügung stehen. Alle möglichen Finanzierungsquellen sind zu prüfen.</p> <p>Im Übrigen gelten die Beurteilungen von Pkt. 1.1 sinngemäss.</p>		
3.2 Zweckbestimmung des Zuschlags?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Auch in dieser Variante erweist sich die vorgesehene Zweckbestimmung als nachteilig für die Unfallprävention. Die bfu lehnt die vorgesehene Zweckbestimmung deshalb kategorisch ab. Mit der Bestimmung, dass sieben Zehntel der Mittel, die dem FVS zukommen, an die Kantone fliessen, besteht die Gefahr, dass den bewährten Akteuren der Unfallprävention Mittel entzogen werden. Nur wenn der Gesetzgeber dem maximalen Beitragssatz von 2,5 % zustimmt und der Bundesrat anschliessend seine Kompetenz voll ausschöpft, könnte das Niveau der heutigen finanziellen Ressourcen für die Präventionsakteure gehalten werden. Da beide Voraussetzungen nicht sicher sind, droht einem der wirksamsten Präventionsmodelle der Schweiz – der Unfallverhütung im Strassenverkehr (Verminderung der Todesfälle von 1800 auf unter 400 seit dem Jahr 1971) – eine Reduktion der finanziellen Mittel. Ob die 26 Kantone mit ihren zusätzlichen edukativen und informativen Einzelaktivitäten, die aufwändig zu koordinieren wären, diesen Schaden wettzumachen vermögen, ist zu bezweifeln.</p> <p>Antrag für eine Neufassung zum Unfallverhütungsbeitragsgesetz Art. 2 Abs.1 (Zweckbestimmung):</p> <p>Der FVS verwendet mindestens 1 % der Nettoprämie der Motofahrzeug-Haftpflichtversicherung für Unfallverhütungsmassnahmen im Strassenverkehr durch Organisationen und Verbände. Die Mittel aus den Beiträgen, die 1 % übersteigen, verwendet der FVS für Leistungsvereinbarungen mit den Kantonen und der bfu für die Forschungs- und Wissensarbeit zur Koordination dieser Aktivitäten.</p>		

II.b. Einzelmassnahmen (Ziff. 4.1 Strassenverkehrsgesetz)

4. Sind Sie mit den Infrastrukturmassnahmen einverstanden? (Art. 6a - 6d)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Das Potenzial der Infrastrukturmassnahmen wird von der bfu insgesamt als gross beurteilt. Die vollständige und konsequente Umsetzung dieser Massnahmen ist daher sehr wichtig.</p> <p>Der Vorschlag umfasst die für die Verkehrssicherheit wichtigsten Grundsätze (selbsterklärende und fehlerverzeihende Strasse) sowie die 4 zentralen Methoden (BSM = black spot management, RSI = road safety inspection, RSA = road safety audit, RIA = road safety impact assessment), welche auch mit der EU-Directive Infrastructure gefördert werden sollen.</p> <p>Dabei werden u. E. mit Art. 6a «Grundsätze» (Via sicura-Massnahmen Nr. 104, 106, 107, 305, 306, 309) Art. 6b «Planung und Ausführung» (Nr. 311, 312), Art. 6c «Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen» (Nr. 302, 303) sowie Art. 6d «Unfallanalyse» (Nr. 301) die wichtigsten Via sicura-Massnahmen berücksichtigt.</p> <p>Ergänzend sollte jedoch noch gesetzlich verankert werden, dass die Normen des Tiefbau- und Verkehrsingenieurwesens aus dem Blickwinkel der Strassenverkehrssicherheit periodisch zu optimieren sind (Via sicura-Massnahme Nr. 313). Auch wenn diese Massnahme derzeit schon auf freiwilliger Basis umgesetzt wird, wäre eine entsprechende gesetzliche Verankerung sehr hilfreich. Dasselbe gilt im Übrigen auch für die Via sicura-Massnahme Nr. 311 (Ausbildung der Verkehrssicherheitsfachleute).</p> <p>Art. 6d E-SVG ist zwar gesellschaftlich nachvollziehbar und verständlich. Aus fachtechnischer Sicht ist dieses Vorgehen jedoch ineffizient (vgl. hierzu auch Bemerkung zur Frage 33).</p>		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

	<p>Tempo-Regime 50/30 innerorts: Art. 4a der Verkehrsregelnverordnung (VRV) sowie Art. 22 der Signalisationsverordnung (SSV) müssten innerorts zwei Höchstgeschwindigkeitsregimes festlegen: 50 km/h auf dem übergeordneten Strassennetz und 30 km/h auf dem siedlungsorientierten Strassennetz.</p> <p>Mit den Vernehmlassungsvorschlägen sind die sehr wichtigen Anliegen hinsichtlich Infrastruktur weitgehend abgedeckt. Da die Infrastrukturmassnahmen sehr kostenintensiv sind, ist der maximale Finanzierungsbeitrag unabdingbar. Alle möglichen Finanzierungsvarianten sind zu prüfen.</p>
--	--

<p>5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Mindestanforderungen an die charakterliche Eignung festlegt? (Art. 14 Abs. 1 Bst. d und 25 Abs. 3 Bst. a)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>ad Mindestanforderungen an die charakterliche Eignung</p> <p>Die Massnahme ist grundsätzlich zu begrüssen. Die Durchsetzung minimaler Anforderungen an die Fahreignung sowie eine Qualitätssteigerung bei der Eignungsabklärung erhöhen die Verkehrssicherheit.</p> <p>Die Detailausgestaltung auf Verordnungsstufe wird jedoch nicht einfach sein, was die folgenden Ausführungen aus verkehrspsychologischer Sicht zeigen:</p> <p>Entsprechend Art. 14a E-SVG ist die charakterliche Eignung kein Kriterium für die Erteilung des Lernfahrausweises. Somit würden die Anforderungen an die erforderlichen charakterlichen Voraussetzungen nicht bei allen Autofahrern getestet, sondern nur bei denjenigen, die im Strassenverkehr auffällig geworden sind. Somit wäre das Problem der falsch-positiv beurteilten Personen durch eine zu geringe Spezifität der Testverfahren nicht gegeben, da es sich bei den zu untersuchenden Probanden um auffällig gewordene handelt.</p> <p>Auf Seite 31 des Erläuterungsberichts sind insgesamt 10 Merkmale charakterlicher Eignung aufgeführt. Dazu stellen sich verschiedene Fragen, die es noch zu klären gilt. So muss die standardisierte Erhebung der Merkmale sowie eine nachvollziehbare Auswertung der Ergebnisse gewährleistet werden. Im Weiteren sollten nicht zu viele Merkmale erhoben werden, die sich inhaltlich zu stark überschneiden (evtl. Reduktion auf 5 Merkmale gemäss dem anerkannten Fünf-Faktoren-Modell der Persönlichkeit).</p> <p>Geeignete Personen für eine solche Untersuchung wären diagnostisch tätige Psychologen, insbesondere anerkannte Verkehrspsychologen, beispielsweise Mitglieder der Schweizerischen Vereinigung für Verkehrspsychologie VfV.</p> <p>Fazit:</p> <p>Die Mindestanforderungen an die charakterliche Fahreignung, wie sie bisher geplant sind, müssen noch deutlich überarbeitet werden, da sie sonst weite Teile der zu Untersuchenden disqualifizieren würden. Die Überprüfung der charakterlichen Eignung nur bei Auffälligkeit im Strassenverkehr ist korrekt; eine Überprüfung aller Lenker wäre nicht zielführend (Screening-Problematik). Die Definition von «charakterlicher Fahreignung» muss noch genauer bestimmt werden. Die bisher genannten 10 Merkmale weichen relativ stark von den Persönlichkeitsdimensionen in der Psychologie ab.</p> <p>ad Aktualisierung der Mindestanforderungen hinsichtlich der körperlichen und psychischen Voraussetzungen (S. 31 Erläuterungsbericht)</p> <p>Hinsichtlich der körperlichen und psychischen Voraussetzungen ist anzumerken, dass das biologische und das chronologische Alter nicht miteinander gleichzusetzen sind. Zwar steigt mit zunehmendem Alter die Prävalenz der meisten Erkrankungen, aber eine generelle Schwelle ab dem Alter 70 ergibt sich daraus nicht automatisch. Auch spätere Altersgrenzen wären angesichts der positiven Entwicklung bei den Jahren nicht behinderten Lebens vorstellbar und erwägenswert. Von einer Vorverlagerung der Altersschwelle 70 ist hingegen abzuraten.</p> <p>Eine Konzentration der ärztlichen Untersuchung auf die Krankheiten mit nachgewiesener Verkehrsrelevanz ist sehr sinnvoll. Die von der Prävalenz her am weitesten verbreiteten Krankheiten im Alter mit nachgewiesenem erhöhtem Unfallrisiko sind – in dieser Reihenfolge – rheumatische Erkrankungen, demenzielle Erkrankungen und Diabetes.</p>		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

	<p>Sehr zu loben ist die aufgeworfene Frage, wie mit den nachgewiesenen Erkrankungen zu verfahren ist. Entscheidend ist dabei das Ausmass der funktionalen Einschränkung durch die Krankheit und nicht die Diagnose einer Krankheit. Eine weitestgehende Reduzierung der funktionalen Einschränkungen durch die Krankheiten mittels Therapie, Rehabilitation und/oder technische Hilfsmittel sollte angestrebt werden. Der Entzug des Führerausweises sollte erst das letzte Mittel sein, nachdem alle Behandlungs- und Kompensationsmöglichkeiten ausgeschöpft worden sind.</p> <p>Die bfu begrüsst das vorgeschlagene, mehrstufige Vorgehen: Bei positivem Befund muss nicht der Behörde Meldung erstattet, sondern eine zweite diagnostische Abklärung eingeleitet werden. Falls diese zweite Abklärung keinen klaren Befund ergibt, soll eine Fahrprobe durchgeführt werden. Angesichts der relativen Ungenauigkeit einiger testdiagnostischer Verfahren (insbesondere Demenztests wie Uhrentest und Mini Mental Status Test), schlägt die bfu ein leicht abgeändertes Vorgehen vor: Ergibt auch eine Testwiederholung auffällige Testergebnisse, sind eine Abklärung beim Spezialisten sowie eine Probefahrt durchzuführen.</p>
--	--

6. Sind Sie damit einverstanden, dass Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen, keine Lernfahrten begleiten dürfen? (Art. 15 Abs. 1)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Es ist sinnvoll, dass Personen mit einem Ausweis auf Probe keine Lernfahrten begleiten dürfen. Angesichts der bereits bestehenden Anforderungen (23-jährig und 3 Jahre Führerausweisbesitz) ist diese präzisierende Ergänzung sinnvoll.</p>		

7. Sind Sie mit der Einführung eines Weiterbildungsobligatoriums (1 Tag pro 10 Jahre) für Personenwagen- und Motorradlenkende einverstanden? (Art. 15 Abs. 5)		
Für Motorwagen- und Motorradfahrende?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Die bfu unterstützt die Idee des lebenslangen Lernens. Sie spricht sich auch für eine zeitliche Beschränkung des Führerausweises und für Bedingungen aus, die an die Verlängerung des Ausweises geknüpft sind.</p> <p>Die bfu befürchtet jedoch, dass die Realisierung der vorgeschlagenen Variante (1 Weiterbildungstag mit praktischen Fahrübungen alle 10 Jahre; entspricht rund 40 000 Kursen zu 12 Teilnehmern pro Jahr) in genügender Qualität kaum möglich ist. Alternativen sind zu prüfen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Fahrzeuglenker sind immer gefordert, ihr Verhalten den gegebenen Erfordernissen des Strassenverkehrs anzupassen. Durch gezielte Informationsvermittlung sind sie deshalb laufend auf mögliche Gefahren und ihre Pflichten aufmerksam zu machen. Zudem muss ihnen die sichere Verhaltensweise bekannt sein (z. B. Anschnallen auf Rücksitzen). In den Vernehmlassungsunterlagen ist deshalb richtigerweise vorgesehen, die Führerausweisinhaber regelmässig über Neuerungen zu informieren (Ziff. 6.2 Erläuterungsbericht) und regelmässig Sensibilisierungskampagnen durchzuführen (Ziff. 6.1 Erläuterungsbericht).</p> <p>Handlungsbedarf gibt es darüber hinaus bei der Bereitschaft, für die Sicherheit zentrale Vorschriften einzuhalten. Diese für die Verkehrssicherheit entscheidende Grösse lässt sich durch eine eintägige Intervention alle 10 Jahre jedoch nur marginal beeinflussen.</p> <p>In den Erläuterungen (S. 22) werden Kurse analog der heutigen freiwilligen Weiterbildungskurse vorgeschlagen. Die bfu schlägt vor, diese Variante der Umsetzung vorgängig kritisch zu prüfen und mit anderen Möglichkeiten zu vergleichen.</p> <p>Die bfu spricht sich aber vorbehaltlos für eine Befristung des Führerausweises aus (siehe Frage 8). Die Bedingungen für die Wiedererteilung sollten minimale Voraussetzungen für das Fahren abdecken, welche mit vertretbarem Aufwand kontrolliert werden können. Auch die EU sieht nicht zwingend vor, dass die Staaten den Besuch von Weiterbildungskursen als Bedingung für die Verlängerung des Führerausweises als obligatorisch erklären müssen. Die Kombination Befristung des Führerausweises und Weiterbildungsobligatorium ist auch in der 3. EU-Führerscheinrichtlinie enthalten. Diese Richtlinie ist seit dem 30.12.2006 in Kraft. Die Übergangsfrist zu deren Umsetzung läuft bis zum 19.01.2013. Nach Art. 7 Ziff. 3 letzter Absatz dieser Richtlinie gilt: «Die Mitgliedstaaten dürfen die in der Richtlinie festgelegte befristete Gültigkeitsdauer von Führerscheinen, deren Inhaber ihren Wohnsitz in</p>		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

ihrem Hoheitsgebiet und das Alter von 50 Jahren erreicht haben, begrenzen, um häufigere ärztliche Kontrollen <i>oder sonstige besondere Massnahmen wie Auffrischkurse</i> vorschreiben zu können. Eine derartige Verringerung der Gültigkeitsdauer darf nur bei der Erneuerung eines Führerscheins vorgenommen werden.» Diese EU-Richtlinie schreibt also nicht zwingend vor, dass die Befristung des Führerausweises mit einem Weiterbildungsobligatorium verknüpft werden muss. Vielmehr ist es eine «Kann-Vorschrift» (dürfen).		
Nur für Motorwagenfahrende?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Vgl. Antwort zu Frage 7 Art. 15 Abs. 5		
Nur für Motorradfahrende?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Vgl. Antwort zu Frage 7 Art. 15 Abs. 5		

8. Sind Sie mit der Befristung des Führerausweises einverstanden? (Art. 15b und 15c)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die bfu begrüsst diese Massnahme. Die vorgeschlagene Lösung stellt den Erfolg anderer Massnahmen sicher. Die Befristung des Führerausweises entlastet die Behörde bei der Überwachung der an die Fahrzeuglenker gestellten Bedingungen. Die Befristung setzt zudem ein für die Verkehrssicherheit wichtiges Signal: Wer ein motorisiertes Fahrzeug lenkt, trägt eine besondere Verantwortung. Er muss der Behörde nachweisen, dass er minimale Voraussetzungen dafür erfüllt. Die Verlängerung des befristeten Führerausweises soll gemäss Vorschlag des Bundesamts für Strassen ASTRA einerseits vom Nachweis der Fahreignung (vgl. dazu VL Via sicura Frage 9) und andererseits von einer obligatorischen Weiterbildung (vgl. dazu VL Via sicura Frage 7) abhängig gemacht werden. Die bfu unterstützt die Massnahme, die Verlängerung der Gültigkeit des Führerausweises an Bedingungen zu knüpfen. Es wäre sinnvoll, wenn die beiden Bedingungen am selben Termin überprüft werden könnten.		

9. Sind Sie mit der Periodizität der Fahreignungsuntersuchungen für nichtberufsmässige Fahrzeuglenkerinnen und -lenker einverstanden? (Art. 15c Abs. 1-3)		
<input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> JA, Variante mit Zwischenschritt 65 J. <input type="checkbox"/> JA, Variante ohne Zwischenschritt 65 J.	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die bfu begrüsst es grundsätzlich, dass an die Periodizität der Fahreignungsuntersuchungen für nichtberufsmässige Fahrzeuglenkende ein strengerer Massstab angelegt wird. Der obligatorische Sehtest in regelmässigen Abständen ist eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmassnahme. Im Rahmen der Neukonzeptionierung des Führerausweissystems scheint es sinnvoll, diese Prüfung zu einem obligatorischen Bestandteil für die Führerausweiserneuerung zu machen und nicht erst ein Mindestalter von 40 Jahren abzuwarten. Eine Verbesserung des Systems der obligatorischen ärztlichen Untersuchung bzw. deren Konsequenzen (sei es im Bereich der Diagnostik, der zu untersuchenden Krankheiten oder der daraus folgenden Interventionen) ist sinnvoll. Die Verkürzung der Untersuchungsperiode auf ein Jahr ab dem Alter 80 ist aus Sicht der bfu möglich, jedoch nicht zwingend.		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

Aus wissenschaftlicher Sicht sind bei der konkreten Ausgestaltung folgende Erwägungen zu berücksichtigen:

Die regelmässige Untersuchung der Sehfähigkeit ist sinnvoll, da der grösste Teil der relevanten Informationen beim Autofahren über die Augen aufgenommen wird. Es ist so, dass ab einem Alter von 40 Jahren mit altersbedingten Veränderungen am Auge gerechnet werden muss. Dennoch stellt sich die Frage, ob eine erneute Untersuchung der Sehfähigkeit tatsächlich erst ab 40 Jahren (also bis zu 22 Jahre nach Führerausweiserwerb) verlangt werden soll. Besonders im Zusammenhang mit einer 10-jährigen Befristung des Führerausweises macht es wenig Sinn, dass dann im Regelfall die erste Erneuerung ohne ein Attest zur Sehfähigkeit erfolgen würde. Im Sinne der Einheitlichkeit wäre ein Nachweis der Sehfähigkeit für alle Lenker bei der Erneuerung wünschenswert. Eine weitere Frage ist, was genau untersucht werden soll. In Bezug auf die Verkehrssicherheit hat sich das sogenannte «Useful Field of View» UFOV als relevant erwiesen. Bis anhin gibt es aber nur Angaben zum Gesichtsfeld (mindestens 140 Grad horizontal).

Hinsichtlich der körperlichen und psychischen Voraussetzungen gilt das bereits zu Frage Nr. 5 Gesagte: Das biologische und das chronologische Alter sind nicht miteinander gleichzusetzen. Zwar steigt mit zunehmendem Alter die Prävalenz der meisten Erkrankungen aber eine generelle Schwelle ab dem Alter 70 ergibt sich daraus nicht automatisch. Auch spätere Altersgrenzen wären angesichts der steigenden Lebenserwartung und der positiven Entwicklung bei den Jahren nicht behinderten Lebens vorstellbar und erwägenswert. Von einer Vorverlagerung der Altersschwelle 70 ist hingegen abzuraten, da dann wegen der geringen Prävalenz relevanter Erkrankungen das Risiko von falsch-positiven Urteilen ansteigt (als krank diagnostiziert obwohl gesund).

Vor dem Hintergrund der grundsätzlichen Probleme von Screening (Reihenuntersuchungen) und dem eher geringen Anteil von Unfällen von motorfahrzeuglenkenden Senioren mit Fremdgefährdung erscheint die Verkürzung der Untersuchungsperiode ab Alter 80 auf 1 Jahr nicht zwingend.

Eine Konzentration der ärztlichen Untersuchung auf die Krankheiten mit nachgewiesener Verkehrsrelevanz ist sehr sinnvoll. Die von der Prävalenz her am weitesten verbreiteten chronischen Krankheiten im Alter mit nachgewiesenem erhöhtem Unfallrisiko sind – in dieser Reihenfolge – rheumatische Erkrankungen, demenzielle Erkrankungen und Diabetes.

Sehr zu loben ist die aufgeworfene Frage, wie mit den nachgewiesenen Erkrankungen zu verfahren ist. Entscheidend ist dabei das Ausmass der funktionalen Einschränkung durch die Krankheit und nicht deren Diagnose. Eine weitestgehende Reduzierung der funktionalen Einschränkungen durch die Krankheiten mittels Therapie, Rehabilitation und/oder technische Hilfsmittel sollte angestrebt werden. Der Entzug des Führerausweises sollte erst das letzte Mittel sein, nachdem alle Behandlungs- und Kompensationsmöglichkeiten ausgeschöpft worden sind aber nicht ausreichen, um die Fahreignung (wieder-)herzustellen.

Grundsätzlich ist noch anzumerken, dass sowohl die Weltgesundheitsorganisation WHO als auch die OECD von einer generellen ärztlichen Untersuchung *aller* älteren Lenker abraten. Sie empfehlen vielmehr die gründliche Untersuchung *verkehrsauffälliger* älterer Lenker.

9.1 Sind Sie damit einverstanden, dass die Führerausweiskategorien für Motorfahrzeuge, die mehr als acht Sitzplätze ausser dem Fahrersitz aufweisen, mit dem Erreichen des 70. oder des 75. Altersjahres des Inhabers oder der Inhaberin verfallen?
(Art. 15c Abs. 7)

<input type="checkbox"/> JA, Variante mit 70 Jahren <input checked="" type="checkbox"/> JA, Variante mit 75 Jahren	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
---	-------------------------------	--

Bemerkungen:

Die bfu unterstützt diese Massnahme.

Wegen der Ungleichheit zwischen chronologischem und biologischem Alter ist eine grundsätzliche Festlegung auf ein bestimmtes Höchstalter problematisch. Diese Altersguillotine würde ja auch bei Abwesenheit von verkehrsrelevanten Gesundheitsproblemen gelten.

Bus- oder Carchauffeure (Lenker 75 Jahre und älter) verunfallen eher selten.

Von 1992 bis 2007 gab es insgesamt 9 polizeilich protokollierte Unfälle mit 5 leichtverletzten Personen. Das Unfallgeschehen ist also eher marginal. Relativierend muss jedoch angemerkt werden, dass es sich bei der Unfallstatistik um eine Territorialstatistik handelt, so dass beispielsweise der Carunfall am Grossen St. Bernhard vom Herbst 2008 (Italien) nicht in die schweizerische Unfallstatistik aufgenommen werden wird.

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

10. Sind Sie damit einverstanden, dass beim Verdacht fehlender Fahreignung im Sinne von Artikel 15d die kantonale Behörde eine Fahreignungsuntersuchung anordnen muss? (Art. 15d)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Die bfu unterstützt die vorgeschlagenen Massnahmen zur Sicherstellung der Fahreignung und schliesst sich dem – auf Verordnungsebene zu regelnden – Bestreben nach einer Qualitätsverbesserung der Fahrausbildung an.</p> <p>Vorgeschlagene Massnahmen zur Sicherstellung der Fahreignung</p> <p>Heute fehlt auf Gesetzesebene eine Umschreibung, in welchen Fällen eine Person zwingend einer Fahreignungsuntersuchung unterzogen werden muss. Dies ergibt sich derzeit weitgehend aus der Bundesgerichtspraxis, die diesbezüglich den kantonalen Strassenverkehrsämtern einen gewissen Ermessensspielraum belässt. In der Praxis wird eine Eignungsabklärung oft viel zu spät durchgeführt, was folgende Konsequenzen hat: Gefährliche Fahrzeuglenker werden heute zu selten von der Strasse genommen und die Wirkung von Nachschulungskursen kann nicht ausgeschöpft werden (nicht geeignete Teilnehmer stören, sie sollten einer Einzelbehandlung zur Wiedererlangung der Fahreignung zugeführt werden)</p> <p>Daher ist grundsätzlich zu begrüssen, dass auf Erlassebene die rechtzeitige Eignungsabklärung sichergestellt wird.</p> <p>Die Beurteilung des vorgeschlagenen Art. 15d E-SVG im Einzelnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ad Art. 15d lit. a E-SVG (Alkoholabhängigkeit): Was hier vorgeschlagen wird, basiert grundsätzlich auf der heutigen Bundesgerichtspraxis. Verglichen mit der Bundesgerichtspraxis ist dieser Vorschlag eine gewisse Verschärfung. Inwiefern? Ein Gutachten soll bei allen FiaZ-Delinquenten mit 1,6 Promille oder mehr durchgeführt werden. Diese Grenze ist aus verkehrsmedizinischer und -psychologischer Sicht sinnvoll. Heute verlangt die Bundesgerichtspraxis bei Ersttätern mit mindestens 2,5 Promille und bei Rückfalltätern binnen Jahresfrist mit 1,74 bis 1,79 Promille ein Gutachten. Hier ist jedoch anzufügen, dass diese Bundesgerichtspraxis massgeblich vor der SVG-Revision 2005 entwickelt wurde (vor Einführung der 0,5-Promillegrenze und vor Einführung von anlassfreien Atemalkoholkontrollen). Der jetzige Gesetzesvorschlag scheint nun diesen am 01.01.2005 in Kraft getretenen Gesetzesänderungen Rechnung zu tragen. • Ad Art. 15d lit. b E-SVG (Betäubungsmittelabhängigkeit): Die vorgeschlagene Formulierung erscheint noch präzisierungsbedürftig zu sein. In der Ausführungsgesetzgebung zum SVG (d. h. auf Verordnungs- bzw. Weisungsebene) muss klar festgehalten werden, welche Betäubungsmittel gemeint sind. Insbesondere die Frage nach dem Umgang mit Cannabiskonsumern müsste geklärt werden. Angesichts eines wöchentlichen Konsums bei mehr als 10 % der Personen unter 35 Jahren, laut bfu-Sicherheitsdossier Nr. 04. <i>Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden</i> (bfu, 2008), scheint eine Fahreignungsuntersuchung bei all diesen Personen kaum machbar. Ausserdem sollte eventuell schon auf Ebene des SVG verdeutlicht werden, dass im Zweifelsfall immer eine Begutachtung durch einen Spezialisten anzuordnen ist. Sonst besteht nämlich die Gefahr, dass die kantonalen Strassenverkehrsämter keine einheitliche Praxis dazu entwickeln bzw. dass sich dazu erst im Verlaufe der Zeit eine Bundesgerichtspraxis entwickelt, die dann zu einer gewissen Vereinheitlichung der kantonalen Praxis führen wird. • Ad Art. 15d lit. c E-SVG (Schwere Verkehrsregelverletzungen): Bezüglich der charakterlichen Eignungsuntersuchung müssen noch klarere Auswahlkriterien bestimmt werden. Wenn man beispielsweise alle Personen untersuchen lassen wollte, die wegen grober Verkehrsregelverletzungen verurteilt wurden, so käme man auf über 20 000 Personen pro Jahr (Quelle: Bundesamt für Statistik BFS). Dies würde dazu führen, dass man etwa 50 Vollzeit-Verkehrspsychologen nur für diese Begutachtungen benötigte. Allein schon von daher ist Präzisierung nötig. Ein recht einfaches Kriterium wäre beispielweise eine zweite Verurteilung wegen grober Verkehrsregelverletzung, da in diesem Fall eine grössere Wahrscheinlichkeit besteht, dass es sich um eine dauerhaft auffällige Persönlichkeit handelt. Auch diese machbare Variante wäre eine deutliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation, in der manche Verkehrsdelinquente selbst nach mehreren Rückfällen noch keiner Eignungsabklärung unterzogen werden. • Ad Art. 15d lit. d E-SVG (Melderecht der kant. IV-Stellen): In der Schweiz gab es im Jahr 2008 fast 100 000 IV-Rentner wegen einer psychischen Erkrankung. Somit machen sie etwa 40 % aller IV-Rentner aus. Psychische Erkrankungen können in der Tat die Fahreignung beeinträchtigen. Andererseits sind Menschen mit psychischen Erkrankungen üblicherweise in medizinischer Behandlung. Diese werden zumeist von ihren Ärzten bezüglich ihrer Fahreignung bzw. -nichtegnung instruiert. Nur bei denjenigen Personen mit psychischen Erkrankungen, die von ihren Ärzten nicht ordnungsgemäss instruiert werden oder die gar nicht in ärztlicher Behandlung sind, könnte von einem gewissen Nutzen ausgegangen werden. Dieser dürfte aber eher gering sein. Darüber hinaus gibt es natürlich auch Menschen mit psychischen Erkrankungen, die nicht unter die IV fallen. Diese würden durch diese Massnahme nicht abgedeckt. Interessant ist auch noch die Formulierung eines Melderechts und nicht einer Meldepflicht. Dies bedeutet ja 		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

<p>wohl, dass die IV-Stellen melden können aber nicht müssen. Also müsste eine Auswahl bezüglich der zu meldenden Personen bzw. Krankheiten getroffen werden. Hier stellt sich die Frage nach den Auswahlkriterien bzw. den Fachkenntnissen der Auswählenden. Dieses Melderecht funktioniert nur dann, wenn die IV-Stellen auch eine Grundschulung erfahren, damit sie wissen, welche Fälle psychischer Erkrankung ein Nachdenken über eine Meldung ans Strassenverkehrsamt auslösen sollten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ad Art. 15d lit. e E-SVG (Melderecht des Arztes): Dass der Arzt weiterhin nur ein Melderecht und keine Meldepflicht haben soll, ist sinnvoll (vgl. heute dazu Art. 14 Abs. 4 SVG). Das Vertrauensverhältnis Arzt/Patient könnte durch eine Meldepflicht nachhaltig getrübt werden. Da die Hausärzte schon heute Kontrolluntersuchungen durchführen, sind sie ausserdem – im Unterschied zu den IV-Stellen – mit der Thematik vertraut oder zumindest vertrauter als die IV-Stellen. <p>Grundsätzlich ist es positiv, dass geregelt werden soll, in welchen Fällen zwingend eine Fahreignungsuntersuchung anzuordnen ist. Gewisse Fälle jedoch sind entweder schon auf Gesetzesesebene oder dann spätestens auf Verordnungsebene zu präzisieren, damit verglichen mit der heutigen Situation wirklich eine Verbesserung eintritt und die Fahreignung weitgehend oder zumindest besser sichergestellt werden kann. Präzisierungsbedarf besteht insbesondere für die Art. 15d lit. b, c und d E-SVG (Betäubungsmittelabhängigkeit, schwere Verkehrsregelverletzungen, IV-Rentner).</p> <p>Vorgeschlagene Massnahmen zur Sicherstellung der Fahrkompetenz</p> <p>Hierzu wird im Erläuterungsbericht auf Seite 26 ausgeführt, die geltenden Ausbildungsvorschriften auf Gesetzesstufe bedürften keiner Änderung. Der Forderung nach einer Optimierung des Verkehrskundeunterrichts durch eine Anpassung der Verordnung kann sich die bfu anschliessen. Im Weiteren sollte der praktische Fahrschulunterricht vermehrt auf Sicherheits- und Unfallverhütungsaspekte ausgerichtet werden. Beispielsweise sollten angehende Persononewagen-Lenker speziell für die Anliegen der schwachen Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Radfahrer, Motorradfahrer) geschult werden. Es ist zu prüfen ob für die Umsetzung dieser Forderung eine Mindestzahl von Fahrstunden notwendig ist.</p>

11. Sind Sie mit der obligatorischen Nachschulung bei einem Führerausweisentzug einverstanden? (Art. 16e)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<input type="checkbox"/> Wenn ja, obligatorische Nachschulung? <input type="checkbox"/> Wenn ja, bedingte Verlängerung des Ausweisentzugs um drei Monate, die wegfällt, wenn Nachschulung besucht wurde (Variante)?		
<p>Bemerkungen:</p> <p>Grundsätzlich unterstützt die bfu den Variantenvorschlag.</p> <p>Die bfu begrüsst die geplante Gesetzesänderung zur Anordnungsausweitung von Nachschulungskursen. Sanktionierungen allein reichen oftmals nicht aus, um unerwünschte Verhaltensmuster aufzubrechen und nachhaltig zu verändern, so dass schlussendlich die gewünschte Präventivwirkung ausbleibt.</p> <p>Die Variante der freiwilligen Kursteilnahme mit Erlass der bedingten Entzugsverlängerung ist gegenüber der obligatorischen Anordnung des Kursbesuchs zu favorisieren. Der Aspekt der Freiwilligkeit in Kombination mit der Belohnung (Kürzung der Entzugsdauer) ist nämlich in motivationspsychologischer Hinsicht als äusserst sinnvoll zu bewerten. Ein obligatorischer Kursbesuch geht demgegenüber höchstwahrscheinlich mit deutlichen Motivationseinbussen seitens der Kursteilnehmenden einher. Bei dieser Gesetzesvariante wäre es von Vorteil, wenn die Dauer der bedingten Entzugsverlängerung nicht fixiert wird (so wie es im Gesetzesvorschlag vorgesehen ist), sondern der Bundesrat ermächtigt wird, die Dauer festzulegen. Falls sich nach der Inkraftsetzung herausstellen sollte, dass die 3-monatige Entzugskürzung einen zu geringen Anreiz darstellt, um den Grossteil der betroffenen Delinquenten zu einer Nachschulung zu bewegen, wäre eine Erhöhung des bedingten Zusatzentzugs ohne Gesetzesänderung möglich.</p> <p>Auch wenn Nachschulungskurse grundsätzlich empfehlenswert sind, darf jedoch nicht ausser Acht gelassen werden, dass nur bei inhaltlich gut konzipierten und korrekt umgesetzten Kursen eine rückfallmindernde Wirkung erwartet werden darf. Bei vielen Kursmodellen muss angezweifelt werden, dass sie erfolgreich sind, da sie weder vom Aufbau noch vom Inhalt her geeignet erscheinen, um das zugrunde liegende Problem der Teilnehmenden zu behandeln. Insbesondere zu bemängeln ist, dass oft reine Informationsvermittlung betrieben wird, die Kurse nicht von Psychologen moderiert werden und keine Beeinflussung der Einstellungen stattfindet. Nachschulungskurse sollten pädagogisch-therapeutische Interventionselemente zur Verhaltensänderung beinhalten, die kritische Selbstreflexion anregen und idealerweise mehrere Sitzungen umfassen. Weiter ist zu fordern, dass die Kurse auf zielgruppengerechten Kurskonzepten beruhen, möglichst rasch nach dem Delikt erfolgen, auf einer einheitlichen Preisgestaltung beruhen, von hochqualifizierten Moderatoren durchgeführt werden, über mehre Wochen verteilte Sitzungen umfassen und die Anzahl der Teilnehmenden 10 nicht übersteigt. Nachschulungskurse sollten nur dann anerkannt werden, wenn gewisse Minimalbedingungen erfüllt sind. Aus den genannten Gründen ist zu empfehlen,</p>		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

<p>den Art 16e E-SVG wie folgt durch einen Abs. 3 zu ergänzen: «Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Anforderungen an die Nachschulungskurse». Im Rahmen einer Revision der VZV (insbesondere Art. 41 VZV) sind auch die Bedingungen für eine behördliche Anerkennung der Nachschulungskurse neu zu formulieren.</p> <p>Für alkohol- und drogenabhängige Personen stellen Nachschulungskurse keine geeignete Massnahme dar. Um den Zustand mit Krankheitswert zu behandeln, sind hier zunächst Psychotherapien (und Selbsthilfegruppen) erforderlich. Nachschulungskurse sind also nur bei den ADMAS-Gründen «Angetrunkenheit» und «Fahrunfähigkeit durch Drogeneinfluss» nicht aber bei «Alkoholabhängigkeit/-missbrauch» und «Drogensucht» angebracht. Für den Ausnahmefall, dass beim Vorliegen der beiden letztgenannten Gründe kein unbefristeter sondern lediglich ein befristeter Ausweisenzug angeordnet wird, muss sichergestellt werden, dass Therapien und nicht Nachschulungskurse zur Anwendung kommen.</p> <p>Gemäss dem vorliegenden Gesetzesvorschlag sind <i>erstmal</i>s Verkehrsauffällige nur betroffen, wenn eine alkohol- oder drogenbedingte Fahrunfähigkeit vorliegt. Ausgeklammert sind demnach Erstauffällige infolge anderer Gründe. Da jeder 4. schwere Personenschaden in Zusammenhang mit unangepasster oder überhöhter Geschwindigkeit entsteht, sollten Nachschulungen zumindest auch für erstmalige Geschwindigkeitsdelinquenten vorgesehen werden. Damit die Anzahl der zu schulenden Personen bewältigbar bleibt, kann bei geschwindigkeitsbezogenen Delikten die Zusatzbedingung eines Führerausweisenzugs in der Höhe von z. B. mindestens 4 Monaten gesetzt werden.</p>
--

12. Sind Sie mit der Verpflichtung zum Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten nach einem Führerausweisenzug wegen einer schweren Widerhandlung gegen die Geschwindigkeitsvorschriften einverstanden? (Art. 17a und 99 Ziff. 9)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen:		
<p>Die bfu begrüsst den Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten (im Sinne von Fahrtenschreibern, die im Gegensatz zu Unfalldatenschreibern die Daten permanent aufzeichnen) bei Geschwindigkeitsauffälligen sehr. Diese Massnahme schliesst eine wichtige Lücke zwischen präventiven Massnahmen, die an alle Fahrzeuglenker gerichtet sind, und harten Sanktionen gegen Extremtäter.</p> <p>Die Wirkung der Massnahme könnte indessen deutlich erhöht werden, wenn sie folgendermassen modifiziert resp. ausgebaut würde:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die vorgeschlagene Voraussetzung eines mindestens 12-monatigen Führerausweisenzugs erachtet die bfu als zu hoch angesetzt und empfiehlt den Grenzwert auf 6 Monate zu senken. 2. Die Fahrzeuge von FiaZ-Delinquenten sollten mit einer Alkoholwegfahrsperrre ausgerüstet werden. <p>Begründung:</p> <p>Ad 1: Bei zu hoch angesetztem Grenzwert (12 Monate oder mehr) ist die Massnahme ganz klar auf eine extreme Minderheit ausgerichtet. Betroffen wären 2 bis 4 % aller Lenkenden mit einem geschwindigkeitsbedingten Führerausweisenzug (ca. 700 bis 1000 Lenkende pro Jahr/ADMAS-Statistik 2006 und 2007). In diesem Fall hätten die eingesetzten Datenaufzeichnungsgeräte zwar für die betroffenen Verkehrsdelinquenten einen rehabilitativen Nutzen, der Gewinn für die allgemeine Verkehrssicherheit wäre indessen eher gering. Durch die Senkung des Anordnungsgrenzwerts auf 6 Monate würde nicht nur die spezialpräventive Wirkung ausgedehnt, sondern die Massnahme könnte darüber hinaus sogar noch gewisse generalpräventive Wirkung entfalten. Die Bedingung für eine generalpräventive Wirkung einer Sanktionsandrohung ist, dass bei allen Autofahrenden (und nicht nur bei massiven Wiederholungstätern) ein gewisses subjektives Risiko besteht, davon betroffen zu sein. Letzteres kann nur erreicht werden, wenn der Grenzwert gesenkt wird. Je tiefer der Grenzwert angesetzt wird, desto grösser ist neben der spezialpräventiven Wirkung auch der abschreckende, generalpräventive Effekt.</p> <p>Ad 2: Der Einsatz von Alkoholwegfahrsperrren (Grenzwert kann festgelegt werden) in Fahrzeugen von Alkoholdelinquenten hat sich in mehreren Modellversuchen bewährt (Zusammengefasst im EU-Projekt SUPREME, Teilbericht «Rehabilitation and Diagnostics» http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_f3_thematic_report_rehabilitation_and_diagnostics.pdf).</p>		

13. Sind Sie mit der Neudefinition des Mindestalters für Radfahrende einverstanden? (Art. 19 Abs. 1 und 1 ^{bis})		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen:		
Durch die Heraufsetzung des Mindestalters für Radfahrende kann die Zahl der schwerverletzten und getöteten radfahrenden Kinder verringert werden.		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

	<p>Radfahrende Kinder unter 8 Jahren haben – gemessen an der Fahraufgabe – aufgrund defizitärer Wahrnehmung und Informationsverarbeitung, leichter Ablenkbarkeit, eingeschränkter motorischer Fähigkeiten und mangelhaften Wissens ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko. Die Heraufsetzung des Mindestalters und begleitetes Fahren von jüngeren Kindern tragen wesentlich zur Unfallverhütung bei (vgl. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 02. <i>Fahrradverkehr</i>, bfu 2005).</p> <p>Die Wirkung dieser Massnahme darf jedoch nicht aufgehoben werden durch die Zulassung von jüngeren Radfahrenden (unter 8 Jahren) zum öffentlichen Strassenverkehr in Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen oder auf Radwegen. Da diese in der Regel nicht als geschlossene Wegnetze konzipiert sind, kann bei deren Benützung die Querung und Nützung von Strassen, auf denen Fahrzeuge mit höheren Geschwindigkeiten verkehren, nicht ausgeschlossen werden. Deshalb sollten Kinder unter 8 Jahren auf öffentlichen Strassen grundsätzlich nur in Begleitung von Erwachsenen radfahren dürfen.</p>		
<p>14. Sind Sie mit der Anhebung des Mindestalters für Fuhrleute einverstanden? (Art. 21 Abs. 1 und 2 erster Satz)</p>			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen:			

<p>15. Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat Massnahmen zur Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung erlässt ? (Art. 25 Abs. 3 Bst. f und g)</p>			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen:			
<p>Die bfu unterstützt auch dieses Anliegen. Nicht geeignete Fahrzeuglenker sollten als solche erkannt werden und die betroffenen Personen das Recht haben, unabhängig vom kontrollierenden Experten oder ihrem Wohnkanton, nach den besten Regeln der Kunst abgeklärt zu werden.</p> <p>An das Prozedere, die Testverfahren selbst sowie an die Experten sind deshalb minimale Anforderungen zu stellen und deren Einhaltung durch Massnahmen sicherzustellen.</p> <p>Die bei den Strassenverkehrsämtern zuständigen Personen für die Entscheidung über eine Fahreignungsuntersuchung müssen in der Lage sein, mit hinreichender Sicherheit über die Notwendigkeit einer solchen Untersuchung zu entscheiden. Dass dies bis anhin nicht immer optimal gegeben ist, belegt unter anderem auch eine Untersuchung von Herrn Prof. Schaffhauser für den Kanton Aargau. In diesem Bereich dürfte es erheblichen Schulungs- und Informationsbedarf geben, sowie möglicherweise auch noch konzeptionelle Entwicklungsarbeit.</p> <p>Mindestanforderungen an die untersuchenden Personen sind sinnvoll, damit nur ausreichend Qualifizierte solche Untersuchungen durchführen. Mindestanforderungen an die Untersuchungsverfahren sind zwiespältig. Auf der einen Seite können sie helfen, wenig geeignete oder ungeeignete Verfahren zu verhindern. Auf der anderen Seite entwickeln sich diagnostische Verfahren immer weiter, so dass eine solche Liste regelmässig erneuert werden müsste. Diese Mindestanforderungen sollten deshalb auf Verordnungs- oder gar Weisungsebene festgeschrieben werden, damit sie bei Bedarf rasch aktualisiert werden können (in Analogie zu den Vorschriften über die Anforderung an die Nachschulungskurse).</p>			

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für Personengruppen, denen im Strassenverkehr besondere Verantwortung zukommt oder von denen eine besondere Gefahr ausgeht, eine tiefere Promillegrenze (0,1 Promille) festlegen kann als die von Bundesversammlung festgelegte generelle Limite von 0,5 Promille? (Art. 31 Abs. 2^{bis})</p>			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen:			
<p>Die bfu begrüsst die gesetzliche Möglichkeit für spezifische Lenkergruppen eine tiefere Promillegrenze festlegen zu können.</p> <p>Das alkoholbedingte Unfallrisiko steigt bei jugendlichen Neulenkern schon ab ca. 0,2 Promille. Auch bei Lenkergruppen, an die höhere Anforderungen gestellt werden, ist ein tieferer Grenzwert aus Sicherheitsgründen zu rechtfertigen.</p> <p>Die Reduzierung des Promille-Grenzwertes alleine bewirkt aber nicht bei allen Lenkern einen nachhaltigen Sicherheitsnutzen. Dieser wird sich erst bei einer ausreichenden Kontrollintensität einstellen. Gerade nach Gesetzesverschärfungen, wie der Reduktion des Promillewerts, gewinnt die polizeiliche Kontrolltätigkeit an Bedeutung. Wie</p>			

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

das niederländische Institut für Verkehrssicherheitsforschung (SWOV) aufgrund ihrer Erfahrungen betont, ist es nämlich nicht ausgeschlossen, dass eine Grenzwertreduzierung ohne Erhöhung der Polizeikontrollen negative Auswirkungen auf die Anzahl der Alkoholunfälle hat. Die gleiche Menge an Polizeikontrollen muss dann nämlich eine grössere Anzahl von Alkoholdelinquenten abdecken, was wiederum die Wahrscheinlichkeit reduziert, dass die stärkeren Trinker gefasst werden. Eine finnische Studie zu den Auswirkungen einer Reduktion der Alkohol- limite kommt zu der gleichen Schlussfolgerung (bfu-Sicherheitsdossier Nr. 04. *Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden*, Kapitel IV.5.5, S. 110ff, bfu 2008).

16.1 Personen, die den konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse durchführen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen:		

16.2 Personen, die Personen- oder Gütertransporte (mit Lastwagen) berufsmässig durchführen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen:		

16.3 Personen, die Lieferwagen führen?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die bfu anerkennt die Vollzugsproblematik bei Berufschauffeuern von Lieferwagen und stimmt der Ausklammerung derselbigen zu. Primäres Ziel bei Alkoholkontrollen muss es nämlich sein, möglichst viele Lenkende zu kontrollieren. Die zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen müssen deshalb optimal eingesetzt werden. Viel Zeit zur Klärung der Fahrerhältnisse von Lieferwagenchauffeuern aufzuwenden, ist dabei kontraproduktiv (insbesondere die erforderliche Unterscheidung zwischen Berufschauffeuern und Lenkende, die einen Lieferwagen zwar beruflich nutzen aber keine Berufschauffeuere sind, würde die Alkoholkontrollen behindern).		

16.4 Fahrlehrer?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen:		

16.5 Personen, die Lernfahrten begleiten?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen:		

16.6 Inhaber des Lernfahrausweises?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen:		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

16.7 Inhaber des Führerausweises auf Probe?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Studien aus dem Bereich der analytischen Unfallepidemiologie haben belegt, dass die Gefährdungsgrenze bei jugendlichen Neulenkern bei 0,2 und nicht bei 0,5 Promille liegt.		

17. Sind Sie mit der Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag einverstanden? (Art. 41 Abs. 1)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die bfu begrüsst diese Massnahme. Von der Erhöhung der Lichteinschaltquote kann eine Reduktion der Kollisionsunfälle bei Tageslicht erwartet werden. Da die Lichteinschaltquote seit 2006 auf einem unbefriedigend tiefen Niveau stagniert, ist die Umwandlung der Sollvorschrift in ein Lichteinschalt-Obligatorium zu begrüssen (gegenwärtig betragen die Lichteinschaltquoten: PW: 55 %, LW: 72 %, MR: 94 %, Total: 61 %). Gemäss bfu-Meinungsumfrage (2008) wird das Lichteinschalt-Obligatorium von der Mehrheit der Bevölkerung (eher) befürwortet (ca. 70 %). Mittelfristig ist die Realisierung einer technischen Massnahme zu prüfen. Idealerweise werden die technischen Vorschriften an Fahrzeugen mit denjenigen der EU harmonisiert. Die EU sieht vor, dass PKW, die ab 2011 gebaut werden, mit automatischem Tagfahrlicht ausgestattet werden. Beschlossen werden müsste der Plan Ende November 2009 im internationalen Gremium für Standards in der Autoindustrie (UN/ECE).		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die beweissichere Atemprobe eingeführt wird? (Art. 55 Abs. 6 und 7 Bst. d)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die bfu begrüsst die Ausdehnung der Beweiskraft von Atemalkoholproben, da die Kontrolleffizienz massgebend erhöht und dadurch sogar bei gleich bleibenden Personalressourcen eine Steigerung der Kontrollintensität ermöglicht wird. Die Steigerung der Häufigkeit von Alkoholkontrollen stellt ein zentrales Präventionsziel dar, weil die Entdeckungswahrscheinlichkeit einer Alkoholfahrt für die Generalprävention der bedeutendste Einflussfaktor darstellt. Die Kontrolldichte muss trotz der Zunahme in den letzten Jahren im Vergleich zu anderen Ländern als eher gering bezeichnet werden (Kontrollquote 2007: 6,3 % aller Motorfahrzeuglenkenden pro Jahr). Die jährlich durch Alkoholunfälle verursachten materiellen Kosten von weit über einer halben Milliarde Franken rechtfertigen die Anschaffungskosten für die beweissicheren Testgeräte bei weitem. Die Erfahrungen anderer Länder sind ein deutlicher Hinweis darauf, dass diese Lösung praktikabel ist und die messtechnischen Fragen keinen Hinderungsgrund darstellen.		

19. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Einführung der Helmtragepflicht für Radfahrende erhält? (Art. 57 Abs. 5 Bst. b)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die bfu unterstützt diesen Vorschlag, weil der Bundesrat damit die Kompetenz erhält, das von der bfu geforderte Velohelm-Obligatorium für Kinder bis 14 Jahre einzuführen (vgl. Frage 20). Die bfu geht davon aus, dass der Bundesrat nicht beabsichtigt, ein Velohelm-Obligatorium für die Gesamtbevölkerung zu erlassen. Auch die bfu fordert zum heutigen Zeitpunkt kein generelles Obligatorium: Die Möglichkeiten zur Erhöhung der Helmtragquote mittels Sensibilisierung und finanzieller Anreize sind noch nicht ausgeschöpft. Erwachsene können mittels neuer, zielgruppenorientierter Kampagnen für das Velohelmtragen sensibilisiert werden. Die Wirksamkeit des Velohelms zur Verhinderung von Kopfverletzungen ist wissenschaftlich genügend nachgewiesen. Eine wichtige Erfolgsvoraussetzung für die Steigerung der Velohelmtragquote mittels		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

	<p>Kampagnen ist der Einbezug und das Engagement aller wesentlichen Interessengruppen und Multiplikatoren. Es müssen auch Personen vom Nutzen des Velohelms profitieren, die sich von den bisherigen Kampagnen nicht angesprochen fühlten.</p> <p>Es ist vorgesehen, dem Bundesrat eine generelle Kompetenz zur Einführung einer Helmtragepflicht für die Führer und Mitfahrer von motorisierten und nicht motorisierten Zweirädern einzuräumen (Art. 57 Abs. 5 lit. b E-SVG). Da eine gesetzliche Definition des Zweirads bislang fehlt, müsste der genaue Geltungsbereich dieser Helmtragepflicht vom Gesetz- bzw. Verordnungsgeber zudem noch bestimmt werden. Weiter wäre zu regeln, welche Schutzhelme getragen werden müssen (z. B. nach EN 1078 geprüfte).</p>		
<p>20. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Helmtragepflicht für Kinder bis 14 Jahren einführt? (Art. 57 Abs. 5 Bst. b)</p>			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Die bfu begrüsst diese Variante, weil sie den Anliegen der Verkehrssicherheit und des Jugendschutzes entspricht und gleichzeitig mögliche negative Nebeneffekte ausschliesst.</p> <p>Wie gross die Gefahr des Umsteigens auf gefährlichere Fahrzeuge (Mofa) tatsächlich ist, weiss man heute nicht genau. Lediglich eine Studie zeigt in diese Richtung. Es ist jedoch richtig, solche Einwände ernst zu nehmen und deshalb das Obligatorium auf Kinder bis 14 Jahre zu beschränken.</p> <p>Für die Helmtragepflicht für Kinder bis 14 Jahre sprechen auch folgende Gründe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kinder sind wegen entwicklungsbedingter «Defizite» (Ablenkbarkeit, eingeschränkte Wahrnehmung, mangelndes Gefahrenbewusstsein) gefährdeter als ältere Velofahrer. • Jüngere Kinder können die Eigenverantwortung noch nicht wahrnehmen. • Die Akzeptanz dieser Massnahme ist (bei den Erwachsenen) mit rund 90 % sehr hoch. <p>Um allfällige Unsicherheiten zu vermeiden, sollte der persönliche und örtliche Geltungsbereich der «Velohelmtragepflicht für Kinder bis 14 Jahre» auf Verordnungsstufe klar geregelt werden.</p>		
<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Haftpflichtversicherungen bei grobfahrlässig begangenen Verkehrsregelverletzungen Rückgriff auf die unfallverursachende Person nehmen müssen? (Art. 65 Abs. 3)</p>			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Der im Postulat Joder vom 06.10.2004 gründende Gesetzesvorschlag wird unterstützt, da es nicht angehen kann, dass gewisse Motorfahrzeughaftpflichtversicherer durch solche Angebote Hochrisikofahrern (insbesondere Personen, welche die Geschwindigkeitslimiten massiv überschreiten) gegenüber falsche Signale setzen. Unangepasste oder überhöhte Geschwindigkeit ist ein zentraler Risikofaktor im Strassenverkehr, dem gezielt entgegengewirkt werden muss.</p>		
<p>22. Sind Sie mit der Einführung der Schadenverlaufserklärung einverstanden? (Art. 68a)</p>			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Die Versicherer verfügen bereits heute über die erforderlichen Daten, womit es für sie bei Annahme der vorgeschlagenen Massnahme nicht zu einem grossen Mehraufwand käme. Zudem könnte künftig auch bei einem Versicherungswechsel eine risikogerechte Prämie festgelegt werden. Es ist daher wahrscheinlich, dass Versicherungen die Möglichkeit ausschöpfen und von Antragstellern eine Schadenverlaufs- oder Schadenfreiheitserklärung einfordern werden. Personen, die viele Schäden verursacht haben, wäre es z. B. erschwert wenn nicht verunmöglicht, durch einen Wechsel der Motorhaftpflichtversicherung eine Prämienherabsetzung zu vermeiden. Umgekehrt würden auch Fahrzeugführer, die keine Schäden verursacht haben, bei einem allfälligen Versicherungswechsel belohnt.</p>		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Nationale Garantiefonds subsidiär Schäden deckt, die durch die Benützung fahzeugähnlicher Geräte verursacht wurden? (Art. 76 Abs. 2 Bst. d)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Unbestritten ist, dass im heutigen Recht Lücken bezüglich des Verkehrsopferschlutzes existieren, wenn fäG-Benutzer Schäden verursachen. Die vorgeschlagene Lösung, wonach der Nationale Garantiefonds subsidiär die Deckung übernimmt, wenn die anderen Stricke reissen, ist grundsätzlich als positiv zu werten.		
24. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorfahrzeuge bei skrupelloser Tatbegehung vom Gericht eingezogen und vernichtet werden können? (Art. 90a)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die bfu befürwortet den Vorschlag, insbesondere die Möglichkeit, die Tatwaffe einzuziehen. Es können mit dieser Massnahme einzelne Delinquenten bestraft werden. Der (wenn auch geringe) Nutzen dieser Massnahme besteht auch darin, dass auf Extremfälle deutlich reagiert wird und die staatliche Gewalt damit die Bedeutung der Verkehrssicherheit unterstreicht.		
25. Sind Sie mit strengeren Sanktionen beim Fahren ohne den erforderlichen Führerausweis einverstanden? (Art. 95 Ziff. 1 und 1 ^{bis})		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die bfu erklärt sich auch mit dieser vorgesehenen Gleichbehandlung von Fahren ohne erforderlichen Führerausweis und Fahren trotz Führerausweisentzug einverstanden. Die steigenden Anforderungen an die Neulenkler zur Erlangung des Führerausweises könnten vermehrte Fahrten ohne Führerausweis zur Konsequenz haben. Durch eine Erhöhung der Strafandrohung könnte dies zumindest teilweise verhindert werden.		
26. Sind Sie damit einverstanden, dass der Kreis der strafbaren Handlungen bei Radarwarnungen ausgedehnt wird? (Art. 98a)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die bfu begrüsst das Verbot von Radarwarnungen, welche die exakte Art und Lokalisation der polizeilichen Kontrolle ermöglichen. Allgemeine Hinweise via Medien zu aktuellen Polizeikontrollen sollten aber erlaubt sein, sofern der genaue Kontrollort nicht bekannt gegeben wird. Diese allgemeinen Hinweise erhöhen die subjektive Kontrollerwartung aller Fahrzeuglenkenden, welche diese Mitteilung erhalten. Die Breitenwirkung der Polizeikontrollen kann so ohne personellen Mehraufwand erhöht werden.		
27. Sind Sie mit der Neuregelung der Strassenverkehrsunfallstatistik einverstanden? (Art. 104 Abs. 2 sowie 104f und 104g)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die bfu begrüsst die vorgesehenen Artikel nur unter folgendem Vorbehalt: Unter 104g E-SVG müssen Unfallskizze und Unfallbeschreibung zwingend aufgeführt sein. Wengleich das primäre Präventionsziel nicht darin besteht, Sachschaden-Unfälle zu vermeiden, so sind die in diesem Artikel aufgeführten Aufgaben ohne Unfallskizze und Unfallbeschreibung nicht realisierbar. Unfallskizzen und -beschreibungen (aller Unfälle) liefern eine unabdingbare Grundlage für eine fachtechnisch korrekte Unfallanalyse von Unfallhäufungsstellen resp.		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

<p>Unfallschwerpunkten. Es gilt zu berücksichtigen, dass heute tatsächlich Lücken bestehen, da einige Kantone die Sachschaden-Unfälle voll und andere überhaupt nicht aufnehmen. Zudem ist die Verknüpfung von Unfall- mit anderen Daten heute nicht möglich. Die vorgesehenen Anpassungen füllen diese Lücken, was der Verkehrssicherheitsarbeit in der Schweiz folgendermassen zugute kommt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Planung verkehrstechnischer Sanierungen von Unfallschwerpunkten wird verbessert. • Die statistische Unfallanalyse und damit die Massnahmenplanung wird optimiert. • Bereits realisierte Massnahmen können besser evaluiert und aufgrund der Ergebnisse angepasst werden. <p>Weiter gilt es, folgende Punkte zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unfalldaten der Kantone (Unfälle mit Personenschäden) und der Versicherer (Unfälle mit Sachschaden) müssen zwingend kompatibel sein (gleiche Merkmale, Vergleichbarkeit mit früheren Jahren). • Die Verwendung von Versicherungsdaten für Unfälle ohne Personenschäden ist möglich, muss aber sorgfältig durchdacht werden. <ul style="list-style-type: none"> – Die Erfassung des Unfallgeschehens durch die Versicherer auf der Grundlage der Informationen, die der Versicherungsnehmer gibt, könnte in Bezug auf Qualität und Wahrhaftigkeit von den polizeilich erhobenen Unfällen abweichen. – Die Versicherer sollten dasselbe Unfallprotokoll wie die Polizei verwenden, damit eine einheitliche Kodierung möglich ist. • Positive Auswirkungen eines solchen Vorgehens wären, dass <ul style="list-style-type: none"> – es eine geringere Dunkelziffer bei den Sachschaden-Unfällen gäbe – die Polizei mehr Kapazitäten hätte, um die übrigen Unfälle besser zu erfassen (z. B.: Geokodierung, die nicht in allen Kantonen durchgeführt wird). • Bei der Verknüpfung von Datensätzen im Rahmen von MISTRA werden die medizinischen Informationen (Todesursachenstatistik und Medizinische Statistik der Krankenhäuser) bisher nicht aufgeführt. Dies wäre aber für die Analyse von Unfallfolgen zentral. • Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass FABER, ADMAS und MOFIS bestimmte Personengruppen nicht beinhalten (Kinder, Velofahrer, ausländische Lenker und Fahrzeuge mit ausländischem Wohnsitz bzw. Registrierung). Von daher wäre es sinnvoll, Merkmale, die als besonders wichtig erachtet werden, im Unfallprotokoll zu erheben obwohl sie meistens über die anderen Datenbanken erhalten werden können. • Und schliesslich sollte auch die Zugriffsmöglichkeit von Stellen ausserhalb des ASTRA (z. B. der bfu) garantiert werden.

28. Sind Sie mit dem Auskunftsrecht der Versicherer aus dem ADMAS-Register einverstanden? (Art. 104b Abs. 2 und 6 Bst. g)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Ja, sofern den Versicherern die für sie relevanten Daten eines Antragsstellers jeweils von einer zugriffsberechtigten Behörde übermittelt werden. Ein allenfalls direktes online Zugriffsrecht der Versicherer auf das ADMAS-Register scheint uns im Hinblick auf die Zielsetzung der Massnahme (risikoorientierte Festlegung der Prämie) nicht notwendig zu sein.</p>		

II.c. Einzelmassnahmen
(Ziff. 4.2 Ordnungsbussengesetz)

29. Ordnungsbussenverfahren: Soll die vorgeschlagene Halterhaftung für Ordnungsbussen eingeführt werden? (Art. 6 Abs. 3 und 6a Abs. 3 OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Die bfu begrüsst diesen Vorschlag. Die präventive, das heisst verhaltensbeeinflussende Wirkung von Polizeikontrollen ist erfahrungsgemäss grösser, wenn die subjektive Bestrafungswahrscheinlichkeit steigt. Verschiedene Länder kennen bereits diese Lösung. Die Vorteile dieses Systems werden aus Sicht der Praxis als auch von Sicherheitsexperten erkannt.</p> <p>Detailbemerkungen: In seinem Vorschlag für eine Halterhaftung in der Schweiz orientiert sich das ASTRA an 2 Urteilen des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte. Es wird versucht, die in diesen Urteilen entwickelten Kriterien aufzunehmen und im Gesetzesvorschlag umzusetzen. Damit kann unseres Erachtens das Problem des Widerspruchs einer</p>		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

<p>Halterhaftung zum Verschuldensprinzip gelöst werden. Der Widerspruch einer Halterhaftung zu den in den Strafprozessordnungen enthaltenen Zeugnisverweigerungsrechten aufgrund persönlicher Beziehungen ist unseres Erachtens auch lösbar. Ein derartiges Zeugnisverweigerungsrecht ist heute in den kantonalen Strafprozessordnungen enthalten. Voraussichtlich im Jahr 2011 werden die kantonalen Strafprozessordnungen durch eine Schweizerische Strafprozessordnung abgelöst werden. Hierfür ist die Referendumsfrist am 24.01.2008 unbenutzt abgelaufen. Im Art. 168 der Schweizerischen Strafprozessordnung wird auch ein solches Zeugnisverweigerungsrecht geregelt (vgl. http://www.admin.ch/ch/d/ff/2007/6977.pdf). Von Regeln kann es aber immer auch Ausnahmen geben; im konkreten Fall ist dies gerechtfertigt, insbesondere da die Wahrheitsermittlung als klar gewichtiger angesehen werden sollte. In Österreich z. B. hat der Gesetzgeber im § 103 (2) in fine des Kraftfahrzeuggesetzes explizit diesen Widerspruch gelöst, indem er festgehalten hat, dass die Rechte auf Auskunftsverweigerung gegenüber der Befugnis der Behörde, diese Auskünfte zu verlangen, zurücktreten. Eine solche Lösung könnte auch in der Schweiz realisiert werden, z. B. durch Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung ins Ordnungsbussengesetz.</p>

30. Ordnungsbussenverfahren: Soll das ordentliche Strafverfahren nur noch bei ausdrücklichem Bestreiten des Ordnungsbussentatbestands durchgeführt werden? (Art. 6 Abs. 2 Bst. b und 6a Abs. 2 Bst. b OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen:		

II.d. Einzelmassnahmen (Ziff. 4.6 Heilmittelgesetz)

31. Sind Sie damit einverstanden, dass Fachpersonen, die Medikamente abgeben dürfen, explizit und gesetzlich verpflichtet werden, die Kunden und Patienten zu informieren? (Art. 26 Abs. 3 HMG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die bfu unterstützt auch diese Massnahme. Bestimmte Medikamente können die Fahrfähigkeit negativ beeinflussen. Ob dies tatsächlich geschieht, hängt von folgenden Faktoren ab: Medikament, Dosierung, Alter und Körpergewicht des Konsumenten, allfällige zusätzlicher Medikation und weitere. Angesichts der Tatsache, dass nicht alle Patienten die Beipackzettel lesen, erscheint es sinnvoll, dass die Person der Medikamentenabgabestelle auch auf Nebenwirkungen hinweist. Angesichts der grossen Anzahl von Medikamenten, welche die Fahrfähigkeit negativ beeinflussen können, droht jedoch die Gefahr, dass es zumeist bei einem allgemeinen Hinweis bleibt, der wegen der mangelnden Konkretheit kaum praktische Auswirkungen hat. Nur wenn es gelingt, dass diese Information jeweils ziemlich konkret und fallbezogen abgefasst wird, kann diese Massnahme in der Praxis auch positive Auswirkungen haben.		

II.e. Weitere Fragen

32. Soll der Bund Arbeiten in Angriff nehmen, um mittels Schaffung von Verkehrsgerichten die Verfahren betreffend Verkehrswiderhandlungen zu vereinfachen, zu straffen und zu vereinheitlichen? (Erläuterungsbericht, Ziff. 6.6)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die bfu würde eine Initiative des Bundes in diese Richtung begrüssen. Die Wirkung des heutigen Sanktionssystems wird durch die in den Vernehmlassungsunterlagen umschriebenen Doppelspurigkeiten und Verzögerungen untergraben. Eine Verbesserung des Prozesses im Sinne der erwähnten Verkehrsgerichte würde das Vertrauen der Verkehrsteilnehmer in die staatliche Gewalt erhöhen. Wenn das Aus-		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

sprechen staatlicher Sanktionen als Folge von Verkehrsdelikten als fairer Prozess erlebt wird, erhöht das die Verhaltensgeltung der Verkehrsvorschriften sowie die Wirkung von Sanktionen.

33. Sind Sie mit den Massnahmen zu Forschung, Entwicklung und Statistik einverstanden? (Erläuterungsbericht, Ziff. 2.2.4)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Die bfu unterstützt diese Massnahme. Neben verschiedenen anderen Forschungsfragen (welche unter anderem durch Gelder des FVS finanziert werden) erfüllt die hier angesprochene und in der Schweiz wenig entwickelte Form der Erforschung des konkreten Unfallgeschehens eine wichtige Funktion in der Verkehrssicherheitsarbeit.

Der konkrete Vorschlag lässt jedoch Fragen offen, die es in der Konkretisierungsphase zu klären gilt:

Der Abschnitt zu Forschung, Entwicklung und Statistik (2.2.4 in den Vernehmlassungsunterlagen) behandelt nur die Artikel 6c und 6d des SVG. Die dort dargestellte Art der Forschung ist stark infrastrukturlastig und einzelfallbezogen. Die dort vorgeschlagene Art der Forschung, Entwicklung und Statistik spiegelt die Komplexität des Unfallgeschehens nicht in angemessener Art und Weise wider. So werden beispielsweise Daten zu den personenbezogenen Risikofaktoren und die medizinischen Konsequenzen der Unfälle nicht berücksichtigt.

Die erheblichen Beiträge zur Verkehrssicherheit, welche auch andere Disziplinen (wie Medizin, Psychologie, Soziologie, Biomechanik, Gesundheitswissenschaften usw.) leisten können, werden nicht erwähnt.

Das Strassenverkehrsunfallregister, das in mindestens ebenso grossem Masse wie die Artikel 6c und 6d einen Beitrag zur Unfallforschung leisten wird, wird nicht an dieser Stelle erwähnt sondern im Artikel 104 behandelt. Diese inhaltliche und räumliche Trennung zwischen verschiedenen Arten der Unfallforschung ist nicht zielführend. Eine integrative Sicht des komplexen Unfallgeschehens sollte alle relevanten Aspekte berücksichtigen.

Die bfu fordert deshalb einen eigenen Titel «Unfallforschung», der das Register (Artikel 104), die Infrastruktur-forschung (6c und 6d) als auch die Forschung der anderen oben erwähnten Disziplinen integriert.

34. Weitere Bemerkungen?

JA NEIN

Bemerkungen:

Die Antwort zu Frage 34 ist wie folgt strukturiert:

1. Kommentar zu Via sicura-Massnahmen ohne Änderungsvorschläge auf Gesetzesstufe (Kap. 6 des Erläuterungsberichtes)
2. Umsetzung von Via sicura
3. Weitere zu prüfende Massnahmen

1. Kommentar zu Via sicura-Massnahmen ohne Änderungsvorschläge auf Gesetzesstufe (Kap. 6 des Erläuterungsberichtes)

Die Vorschläge (ohne Änderungsvorschläge auf Gesetzesstufe) weisen durchwegs in die richtige Richtung und die bfu unterstützt diese Massnahmen grundsätzlich. Zum Teil könnte die Umsetzung aber durch gesetzliche Änderungen oder organisatorische Verbesserungen (z. B. klare Zuständigkeiten) gefördert werden, die Umsetzung der Massnahmen ist zum Teil nur sehr vage angesprochen und bedarf der Präzisierung, ansonsten die gewünschte Präventionswirkung nicht erfolgt.

- *Ad Ziffer 6.1: Sensibilisierung durch Kampagnen*

Via sicura schlägt vor, dass die Kantone wesentlich mehr finanzielle Mittel für informative und edukative Massnahmen erhalten. Die bfu begrüsst diese Absicht. Es ist aber sicherzustellen, dass die Kantone Massnahmen entwickeln, die wirksam sind und sich auf die Erkenntnisse der Unfall- und Präventionsforschung stützen. Die von der bfu entwickelten «Unfallschwerpunkte im Strassenverkehr» (siehe z. B. bfu-Policy Strassenverkehr: http://www.bfu.ch/German/ueberuns/Documents/Policy_Strassenverkehr_d.pdf) sind zu berücksichtigen, und die daraus abgeleiteten Grundlagendokumente müssen die Basis für die Konzeption der kantonalen Aktivitäten sein.

Für eine effiziente Unfallprävention ist es notwendig, dass kantonale Sensibilisierungskampagnen gesamtschweizerisch abgestimmt werden. Die bfu muss daher in die Lage versetzt werden, ihrem gesetzlichen Koordinationsauftrag gemäss VUV Art. 59 («Sie arbeitet mit öffentlichen Gemeinwesen und Organisationen ähnlicher Zielsetzung zusammen und koordiniert gleichartige Bestrebungen») effektiv umzusetzen. Die heutige

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura

FRAGEBOGEN

Aufteilung der Koordinationsaufgaben des FVS (Entscheid über Finanzierungsbeträge) und der bfu (liefert die wissenschaftlichen Grundlagen, koordiniert die Entwicklung von Massnahmen, beteiligt sich an der Realisierung dieser Massnahmen) hat sich bewährt. Es ist zweckmässig und effizient, bei der Umsetzung von Via sicura auf diesen Funktionen und Prozessen aufzubauen und keine Doppelspurigkeiten zu schaffen.

Die bfu hat langjährige Erfahrungen in der Koordination von Präventionskampagnen mit den verkehrspolizeilichen Massnahmen, für die Via sicura mehr finanzielle Mittel zur Verfügung stellen will (vgl. Änderung des Unfallverhütungsbeitragsgesetzes, Art. 1 Abs. 2). Die bfu und die Polizei haben bereits funktionierende Strukturen und Prozesse aufgebaut («AG Verkehrsprävention»), um die Koordination zwischen der ACVS – Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien (Schweiz und Liechtenstein) sowie der bfu sicherzustellen. Beim vorgeschlagenen Ausbau der kantonalen Aktivitäten müssen diese Koordinationsaktivitäten verstärkt werden, um einen effizienten Mitteleinsatz zu gewährleisten.

Nur wenn den in den Antworten zu den Fragen 1-3 formulierten Vorschlägen bezüglich der Finanzierung Rechnung getragen wird, ist auch sichergestellt, dass wichtige Sensibilisierungskampagnen durch erfahrene Präventionsakteure weiterhin qualitativ gut und koordiniert durchgeführt werden.

- *Ad Ziffer 6.2: Information über Neuerungen*

Es ist vorgesehen, dass die Lenker periodisch über die Änderungen bei den Verkehrsvorschriften informiert werden. Die bfu begrüsst diese Absicht. Diese Aufgabe wird dem FVS zugewiesen. Dies wird er nicht alleine leisten können.

Für eine effiziente Unfallprävention ist es notwendig, dass diese Informationen (wie Sensibilisierungskampagnen) gesamtschweizerisch abgestimmt werden. Die bfu muss daher in die Lage versetzt werden, ihren gesetzlichen Koordinationsauftrag gemäss VUV Art. 59 effektiv umzusetzen. Die Aufteilung der Rollen des FVS und der bfu muss präzisiert werden.

Nur wenn den in den Antworten zu den Fragen 1-3 formulierten bfu-Bedenken bezüglich der Finanzierung Rechnung getragen wird, ist auch sichergestellt, dass Informationen über Neuerungen durch erfahrene Präventionsakteure weiterhin qualitativ gut und koordiniert durchgeführt werden.

- *Ad Ziffer 6.3: Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen*

Via sicura schlägt vor, dass die Kantone Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen durchführen. Die bfu begrüsst diese Absicht. Es ist aber sicherzustellen, dass die Kantone Massnahmen entwickeln, die wirksam sind und sich auf die Erkenntnisse der Unfall- und Präventionsforschung stützen. Die von der bfu entwickelten «Unfallschwerpunkte im Strassenverkehr» (siehe z. B. bfu-Policy Strassenverkehr: http://www.bfu.ch/German/ueberuns/Documents/Policy_Strassenverkehr_d.pdf) sind zu berücksichtigen, und die daraus abgeleiteten Grundlegendokumente müssen die Basis für die Konzeption der kantonalen Aktivitäten sein.

Für eine effiziente Unfallprävention ist es notwendig, dass lokal durchgeführte edukative Massnahmen in Schulen gesamtschweizerisch abgestimmt werden. Die bfu muss daher in die Lage versetzt werden, ihren gesetzlichen Koordinationsauftrag gemäss VUV Art. 59 effektiv umzusetzen. Die Aufteilung der Rollen des FVS und der bfu muss präzisiert werden (vgl. Ad Ziffer 6.1).

Nur wenn den in den Antworten zu den Fragen 1-3 formulierten bfu-Bedenken bezüglich der Finanzierung Rechnung getragen wird, ist auch sichergestellt, dass Mobilitäts- und Sicherheitserziehung durch erfahrene Präventionsakteure weiterhin qualitativ gut und koordiniert durchgeführt werden.

- *Ad Ziffer 6.4: Gestaltung der Verkehrsvorschriften*

Keine Bemerkung

- *Ad Ziffer 6.5: Erleichterung für die Feststellung der Fahrunfähigkeit*

Keine Bemerkung

- *Ad Ziffer 6.6: Beschleunigung und Vereinheitlichung der Sanktionsverfahren*

Siehe Bemerkungen zu Frage 32

- *Ad Ziffer 6.7: Standortidentifikation bei Notrufen mit Mobiltelefonen*

Diese Massnahme wird von der EU stark gefördert. Einige Punkte wie der Datenschutz und auch das Verhältnis von Kosten und Nutzen sind für die Umsetzung noch nicht geklärt. Vor einer generellen Einführung sollte diese Massnahme genauer analysiert werden.

- *Ad Ziffer 6.8: Psychologische Ereignisbewältigung*

Eine psychologische Ereignisbewältigung kann helfen, die Psychotraumen schneller zu überwinden. Von einer generellen therapeutischen Betreuung aller Unfallopfer ist abzuraten.

- *Ad Ziffer 6.9: Qualitätssicherung im Rettungswesen*

Der Interverband für Rettungswesen (IVR) arbeitet seit Jahren daran, die verschiedenen Aspekte des Rettungswesens zu vereinheitlichen. Zu nennen sind hier:

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura

FRAGEBOGEN

- *Rettungsdienste*
Entwicklung und Einführung eines Systems zur Qualitätssicherung der Rettungsdienste (Erlass von Richtlinien) / Durchführung von Anerkennungsverfahren / Entwicklung und Einführung eines einheitlichen Einsatzprotokolls
- *Notruf 144*
Entwicklung und Einführung eines Systems zur Qualitätssicherung der Notrufzentralen (Erlass von Richtlinien) / Durchführung von Anerkennungsverfahren / Technische Bewirtschaftung und Sicherstellung der Einhaltung der Konzessionsvorschriften
- *Fortbildung des Personals der Rettungsdienste*
Entwicklung und Umsetzung eines Konzepts zur Durchführung der Fortbildung des Personals der Rettungsdienste und der Notrufzentralen 144 / Mitwirkung bei der Umsetzung des Fortbildungskonzepts

Ob es darüber hinausgehenden Handlungsbedarf gibt, sollte mit dem IVR diskutiert werden.

- *Ad Ziffer 6.10: Einschränkung von Fahrzeugrad-Umrüstungen*
Unfälle sind in den allermeisten Fällen nicht durch technische Mängel bedingt. Die Reifenausstattung spiegelt eher die Psyche der Problemlenker wider, als dass die Reifen selber ein Problem wären.
- *Ad Ziffer 6.11: Verbesserung der Sichtbarkeit aller Fahrzeuge*
Die Verbesserung der Sichtbarkeit von Fahrzeugen ist sinnvoll. Bisher wurden Regelungen für Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h sowie für neue Lastwagen und Anhänger eingeführt. Die übrigen Fahrzeuge sind nicht explizit erwähnt. Möglicherweise wird dies bereits durch das Fahren mit Licht am Tag ausreichend abgedeckt (Frage 17).
- *Ad Ziffer 6.12: Ausbau des internationalen Engagements für Fahrzeugsicherheit; Ausbau der internationalen Kontaktpflege*
Die bfu begrüsst die Einsitznahme in internationalen Gremien. Die Einflussmöglichkeiten für die Schweiz sind gering, und die Schweiz sollte deshalb auch prüfen, ob sie gewisse technische Vorschriften unabhängig von anderen Staaten fördert oder sogar fordert (z. B. elektronische Stabilitätskontrollen bei Personenwagen).
- *Ad Ziffer 6.13: Einführung eines Qualitätsmanagements für Führerprüfungen*
Es ist sinnvoll, dass die Anforderungen für Fahrprüfungen überall in der Schweiz gleich sind. Offen ist noch die konkrete Ausgestaltung. So stellt sich die Frage, ob der Bund die Festlegung des Qualitätssicherungssystems wie bei den Fahrzeugnachprüfungen ganz den Kantonen überlassen oder gewisse Mindestanforderungen auf Verordnungsstufe definieren will?
- *Ad Ziffer 6.14: Ausbildung von Verkehrssicherheitsfachleuten im Ingenieurwesen*
Diese Massnahme ist zu befürworten. Allerdings hört es sich so an, als ob diese Ausbildungen freiwillig wären. Es ist jedoch notwendig, dass dies obligatorische Kurse für im Strassenbau tätige Ingenieure sind.
- *Ad Ziffer 6.15: Vollzugshilfe zur Kontrolle des Sicherheitsabstandes*
Keine Bemerkung
- *Ad Ziffer 6.16: Verkehrssicherheitscharta; Verkehrssicherheitslabel*
Eine Verkehrssicherheitscharta bringt für die Verkehrssicherheit nicht sehr viel, da niemand kontrolliert, ob das abgegebene Bekenntnis zur Verkehrssicherheit effektiv auch eingehalten wird. Ein Verkehrssicherheitslabel dagegen würde zumindest erst erteilt, wenn eine vorherige Prüfung ergeben hat, dass in diesem Betrieb / in dieser Verwaltungsstelle für besonders sicherheitsrelevantes Verhalten im Strassenverkehr gesorgt wird (z. B. Flottenmanagement). Der effektive Wert eines solchen Labels hängt allerdings letztlich davon ab, dass kontrolliert wird, ob die Labelvergabe immer noch gerechtfertigt ist.
- *Ad Ziffer 6.17: Verkehrssicherheitsprüfung von Bundesgeschäften*
Keine Bemerkung
- *Ad Ziffer 6.18: Bilden einer Nationalen Kommission für Verkehrssicherheit*
Die bfu erachtet es als wichtig, dass eine speziell gebildete Nationale Kommission für Verkehrssicherheit die Implementierung der Via sicura-Massnahmen koordiniert und dokumentiert. Analog der eidgenössischen Expertenkommissionen (z. B. EKAL) könnte dieses Gremium folgende Aufgaben übernehmen:
 - Vorschläge für die fachlich korrekte Umsetzung von Massnahmen erarbeiten
 - Beratung der kantonalen und regionalen Umsetzer
 - Dokumentation der Fortschritte des nationalen Verkehrssicherheitsprogramms (inkl. jährlicher Bericht an den Bundesrat)Derzeit existiert keine Organisation und kein Gremium, welches dieser Aufgabe fachlich gerecht werden kann und über die notwendige Abstützung sowie Unabhängigkeit verfügt.
Dieser Kommission unterstellt sein könnten z. B. 6 fachspezifische Kommissionen für Edukation, Enforcement,

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura

FRAGEBOGEN

Fahrzeugtechnik/Telematik, Rettungswesen, Forschung und eine nationale Unfallkommission (zum Management von Strassenverkehrsunfällen). Die Leiter dieser 6 Unterkommissionen nehmen Einsitz in der Nationalen Kommission für Verkehrssicherheit

- *Ad Ziffer 6.19: Steuerung der Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik und effizienzoptimierter Ressourceneinsatz*
Es sind erhebliche Zweifel angebracht, ob der FVS oder der Verkehrssicherheitsrat in der Lage wären, die Verkehrssicherheitspolitik zu steuern. Seine Fokussierung auf die edukativen Massnahmen sprechen dagegen. Diese Aufgabe könnte von einer Nationalen Kommission für Verkehrssicherheit übernommen werden (siehe Kommentar ad Ziffer 6.18).

Im Bereich der edukativen Massnahmen wäre der FVS indessen prädestiniert, eine Steuerungs- und Koordinationsfunktion zu übernehmen (Leistungsvereinbarung mit Kantonen).

- *Ad Ziffer 6.20: Stärkung der Verkehrssicherheitsinteressen in der Forschung*
Dies ist erstrebenswert. Es bedarf allerdings auch stärkerer Finanzierung (siehe Bemerkungen zu Frage 33).
- *Ad Ziffer 6.21: Aufbau einer Forschungsdatenbank Verkehrssicherheit*
Es gibt heute bereits mindestens 3 (internationale) Datenbanken. Der Aufbau einer zusätzlichen müsste genau geprüft werden, bzw. die Möglichkeit in Betracht gezogen werden, eine Verbreitung des Wissens über diese bestehenden Datenbanken zu fördern (z. B. erweiterte Zugriffsmöglichkeiten).
- *Ad Ziffer 6.22: Förderung von Pilotprojekten*
Keine Bemerkung

2. Umsetzung von Via sicura

- *Organisation*

Im Rahmen der Kompetenzaufteilung und -abgrenzung zwischen Bund und Kantonen ist es aus Gründen der Verkehrssicherheit angezeigt, dem Bund eine aktive Rolle in der Verkehrssicherheits- und Präventionsarbeit auf gesetzgeberischem Weg zu übertragen, und/oder ihn zumindest zur Koordination der gesamtschweizerischen Verkehrssicherheitsarbeit zu verpflichten. Die bfu begrüsst deshalb, dass gewisse Aufgaben zentral durch eine noch zu bildende Nationalen Kommission für Verkehrssicherheit, das ASTRA und den FVS wahrgenommen werden.

Es ist zu vermeiden, dass neben funktionierenden Institutionen Parallelstrukturen entstehen. Forschungs- und Grundlagenarbeit, Zielsetzungsprozess, Entscheide über den Ressourceneinsatz, Koordination der Umsetzungsmassnahmen, Qualitätskontrolle sowie Evaluation müssen geregelt und zugeordnet werden. Effizient wäre eine klare Zuweisung der Aufgaben und Zuständigkeiten an die bereits tätigen Akteure. Um Doppelspurigkeiten zu verhindern, ist zu überlegen, ob die Gesamtsteuerung nicht durch eine Nationale Kommission für Verkehrssicherheit erfolgen sollte:

- *Qualitätssicherung*

Um die Qualität der Massnahmen zu sichern, sind auf allen Umsetzungsebenen die zuständigen Fachleute für die Belange der Verkehrssicherheit zu schulen. Richter, Polizisten, Lehrer, Ingenieure usw. sind nur dann motiviert und in der Lage, ihre wichtigen Funktionen bei der Umsetzung von Verkehrssicherheitsmassnahmen wahrzunehmen, wenn sie über ein Mindestmass an Wissen über die Erkenntnisse der Unfallforschung und -prävention verfügen. Die in Art. 6b implizit enthaltenen Via sicura-Massnahmen 199 (Qualitätssicherung im Rettungswesen) und 311 (Ausbildung von Verkehrssicherheitsfachleuten im Ingenieurwesen) sind deshalb zu realisieren. Ebenfalls ist zu prüfen, ob noch weitere Berufsgruppen aus- bzw. weitergebildet werden sollten (z. B. Richter, Polizisten, Lehrer).

Neben der Schulung von Experten sollen (für die Schweiz) neue Sicherheitsverträglichkeitsverfahren eine wichtige Rolle in der Qualitätssicherung spielen. Explizit erwähnt seien die Safety Audits für Strassenbauprojekte (Via sicura-Massnahme 312), mit denen in einigen Ländern sehr positive Erfahrungen gemacht wurden.

- *Polizeikontrollen*

Die Polizeikontrollen werden im ganzen Erläuterungsbericht nur am Rande erwähnt, z. B. im Zusammenhang mit dem Art. 105a E-SVG. Für die bfu sind wirksame Polizeikontrollen zentral, da viele Via sicura-Massnahmen – wie z. B. die Reduzierung des Promille-Grenzwertes – ohne gleichzeitige ausreichende polizeiliche Kontrolltätigkeit ihren vollen Nutzen für die Verkehrssicherheit nicht entfalten könnten. Deshalb ist es wichtig, dass die Bedeutung der Polizeikontrollen für die Verkehrssicherheit auch von Bundesseite erkannt und betont wird. Es ist klar, dass die Durchführung solcher Kontrollen in der kantonalen Kompetenz liegt. Der Bund kann jedoch durch entsprechende nationale Vorgaben (analog Art. 6a–d für den Bereich der Infrastruktur) die kantonale Praxis mitsteuern. Analog den Vorgaben im Bereich Infrastruktur sollten staatliche Vorgaben die kantonale Praxis steuern, damit ein grösstmöglicher Nutzen für die Verkehrssicherheit entsteht. Konkret sollte ein nationaler Enforcementplan entstehen und der Einsatz neuer Kontrolltechnologien sowie «guter Lösungen» (fixe

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura

FRAGEBOGEN

Radarkasten, Abschnittskontrollen, anlassfreie Alkoholkontrollen) gefördert werden. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Via sicura-Massnahmen 411 (Polizeikontrollen nach Sicherheitskriterien), 412 (Verdichtung der Verkehrskontrollen) und 423 (Koordination der Polizeikontrollen).

3. Weitere zu prüfende Massnahmen

Im Rahmen der Grundlagenarbeiten zu einer schweizerischen Verkehrssicherheitspolitik (VESIPO) sowie des partizipativen Prozesses von Via sicura wurden einige Massnahmen vorgeschlagen, welche sehr wirksam oder effizient sind und im jetzigen Vorschlag nicht mehr enthalten sind. Die bfu regt an, die folgenden Massnahmen zu prüfen und allenfalls zu realisieren:

- *Infrastrukturmassnahmen*

Wie bereits in der Antwort zu Frage 4 dargelegt, ist das Potenzial der Infrastrukturmassnahmen sehr gross. Im Erläuterungsbericht erwähnt und in Art. 6a–6d implizit enthalten sind die Via Sicura-Infrastrukturmassnahmen 104 (Optimierung der Verkehrsführung und Sichtbarkeit bei Baustellen), 106 (Warnanlage auf Bau- und Arbeitsstellen), 107 (Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsregimes), 116 (Richtlinien für sicheren Betrieb und Unterhalt von Strassenanlagen), 301 (Sanierung der Schwerpunkte im Unfallgeschehen und der Gefahrenstellen), 302 (Sanierung potenzieller Gefahrenstellen), 303 (Sanierung der Unfallschwerpunkte), 305 (Verkehrstrennung und Koexistenzlösung), 306 (Verkehrsberuhigung), 309 (Richtungstrennung auf Strassen ausserorts), 311 (Ausbildung von Verkehrssicherheitsfachleuten im Ingenieurwesen), 312 (Road Safety Audit) und 313 (Ergänzung der technischen Normen VSS/SLG). Diese sind u. E. unbedingt umzusetzen. Nebst diesen sind aber auch folgende Massnahmen zu realisieren:

- Massnahmen gegen Kollisionen mit festen Hindernissen ausserorts (hindernisfreie Räume)
- Sicherheitstechnische Optimierung im Bereich von Autobahnanschlüssen
- Sanierung von Knoten mit Unfällen beim Richtungswechsel innerorts
- Überprüfung und Sanierung der Beleuchtung an ausgewählten Örtlichkeiten
- Sanierung von Fussgängerquerungen
- Sicherung von Querungen und Linksabbiegemanövern für den leichten Zweiradverkehr
- Überprüfung und Sanierung von Knoten innerorts und ausserorts
- Massnahmen zur Sanierung von Schulwegen (Schulwegkonzepte)
- Verbesserung der baulichen Schnittstellen zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr

- *Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Motorradfahrenden*

Das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko hat sich bei Motorradfahrenden in den letzten 30 Jahren um rund 80 % reduziert. Dieser langfristig erfreuliche Trend hat sich aber in den letzten 10 Jahren – im Vergleich zu vorher – nicht mehr markant fortgesetzt. Zwar sind die absoluten Unfallzahlen der Motorradfahrenden in den letzten 30 Jahren massiv zurückgegangen – jedoch in den vergangenen Jahren wieder angestiegen. Allein die Menge der schweren Motorradunfälle in der Schweiz verdeutlicht, auch im internationalen Vergleich, einen dringenden Handlungsbedarf.

Im vorliegenden Handlungsprogramm wird diese Problematik nur am Rande erwähnt und explizit steht nur eine Massnahme (Weiterbildung Motorradfahrende) zur Diskussion. Zwar profitiert auch diese Verkehrsteilnehmergruppe von den meisten anderen Massnahmen. Trotzdem sollte geprüft werden, ob für die Sicherheit der Motorradfahrenden nicht mehr getan werden könnte (siehe z. B. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 05. *Motorradverkehr*, erscheint Mai 2009) resp. wie die in der Vorlage beschriebenen Massnahmen (z. B. auf Verordnungsebene) ausgestaltet sind, damit sie einen möglichst grossen Nutzen für die Motorradfahrer erzielen können.