



**AGVS | UPSA**

Auto Gewerbe Verband Schweiz  
Union professionnelle suisse de l'automobile  
Unione professionale svizzera dell'automobile

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
Herr Bundesrat Moritz Leuenberger  
Bundeshaus Nord  
Kochergasse 10  
3003 Bern

Bern, 13. März 2009 // UW/clb

G:\BV\Rechtsdienst\Vernehmlassungen\2009\Via\_Sicura\_AGVS.doc

## **Umsetzung des Handlungsprogramms des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr (Via Sicura) Stellungnahme des AGVS, Autogewerbeverbandes der Schweiz**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger

Der AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, der seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben aus der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein vertritt, dankt für die Gelegenheit, im Rahmen der eingangs erwähnten Vernehmlassung Stellung nehmen zu können. Zum Handlungsprogramm Via Sicura äussern wir uns wie folgt:

Der AGVS befürwortet teilweise das vorgeschlagene Handlungsprogramm „Via sicura“. Dabei finden insbesondere sinnvolle technische, betriebliche und infrastrukturelle Vorkehrungen, die zu einer tatsächlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit führen, unsere Unterstützung.

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

Wir sprechen uns im Weiteren dagegen aus, dass weite Teile des Handlungsprogramms „Via sicura“ mittels einer separaten Spezialfinanzierung – Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie über die heute gesetzlich vorgesehenen 0,75 Prozent hinaus – sichergestellt werden sollen. Dies nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund, dass der Bundesrat im Zusammenhang mit dem sich in der Vernehmlassung befindenden Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz beabsichtigt, den Mineralölsteuerzuschlag signifikant zu erhöhen.

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

## **I. Grundsätzliche Bemerkungen**

Der AGVS hat sich massgeblich an der Erarbeitung von „Via sicura“, dem Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr, wie es vom Bundesamt für Strassen (Astra) im Jahr 2005 als Schlussbericht veröffentlicht wurde, beteiligt.

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

Verschärfungen des Strassenverkehrsrechts, welche die Verkehrssicherheit verbessern sollen, werden vom AGVS nur dann mitgetragen, wenn die entsprechenden Massnahmen zielorientiert sowie zielgruppenspezifisch wirken. Die grosse Mehrheit der sich korrekt verhaltenden Fahrerinnen und Fahrer von Motorfahrzeugen soll nicht wegen einer verschwindend kleinen Minderheit Uneinsichtiger (z.B. Raser) immer mehr in ihrer individuellen (motorisierten) Mobilität eingeschränkt werden. Es kann und darf nicht sein, dass „Via sicura“ auf die Raserproblematik reduziert wird.

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

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

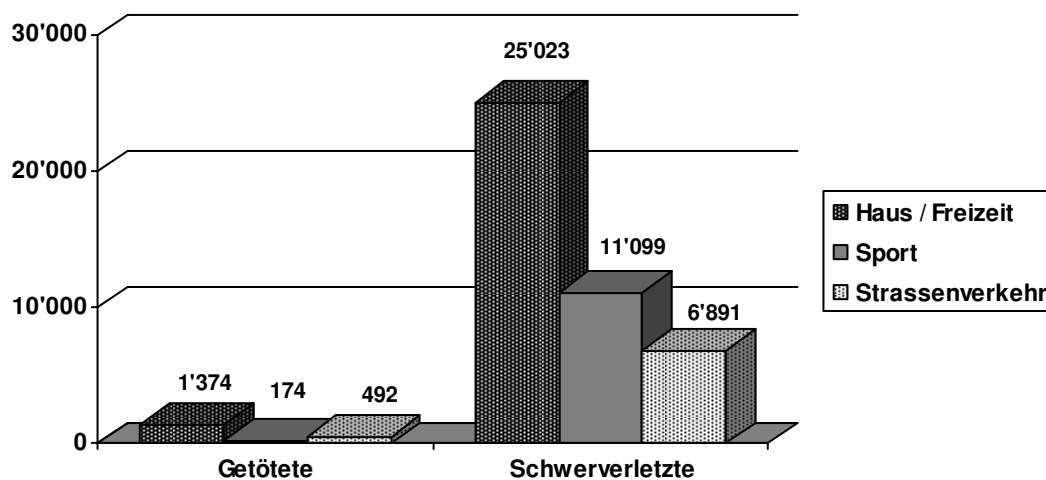
Zu berücksichtigen ist ferner, dass Aufwand und Ertrag in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen und dass die Akzeptanz bei den betroffenen Verkehrsteilnehmenden gewährleistet ist. Deshalb sind nur Massnahmen anzugehen, die eine nachweisbare unfallverhütende Wirkung haben, kosteneffizient sind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

Die Verkehrssicherheit ist für den AGVS ein zentrales Anliegen. Wir können deshalb einen guten Teil der im vorliegenden „Via-sicura“-Handlungsprogramm vorgeschlagenen Massnahmen unterstützen. Im Programm sind allerdings auch Massnahmen enthalten, die wir ablehnen bzw. zu denen wir (grosse) Vorbehalte anbringen. Wunschgemäss werden wir hiernach im Fragebogen (unter Ziffer 2 unserer Stellungnahme) im Detail darauf eingehen.

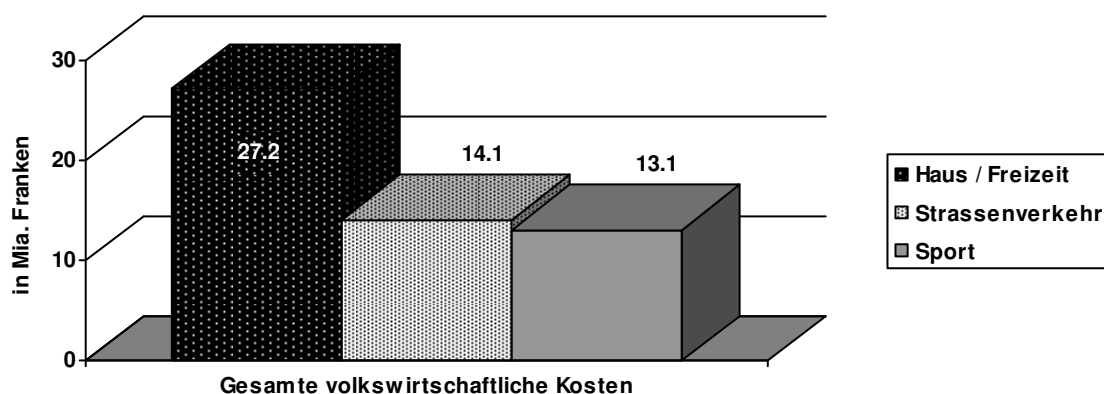
## 1.1 Wahrung der Relationen bzw. der Verhältnismässigkeit

Es ist dem AGVS an dieser Stelle ein Anliegen, auf die Wahrung der Relationen bzw. der Verhältnismässigkeit hinzuweisen. Damit soll nicht etwa gesagt werden, dass bei der Strassenverkehrssicherheit kein Handlungsbedarf bestehe, sondern vielmehr die Frage in den Raum gestellt werden, ob beim Strassenverkehr punkto Sicherheit nicht ein viel strengerer Massstab angewendet wird, als dies in anderen Bereichen des täglichen Lebens wie z.B. im Haus, in der Freizeit oder im Sport der Fall ist.

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



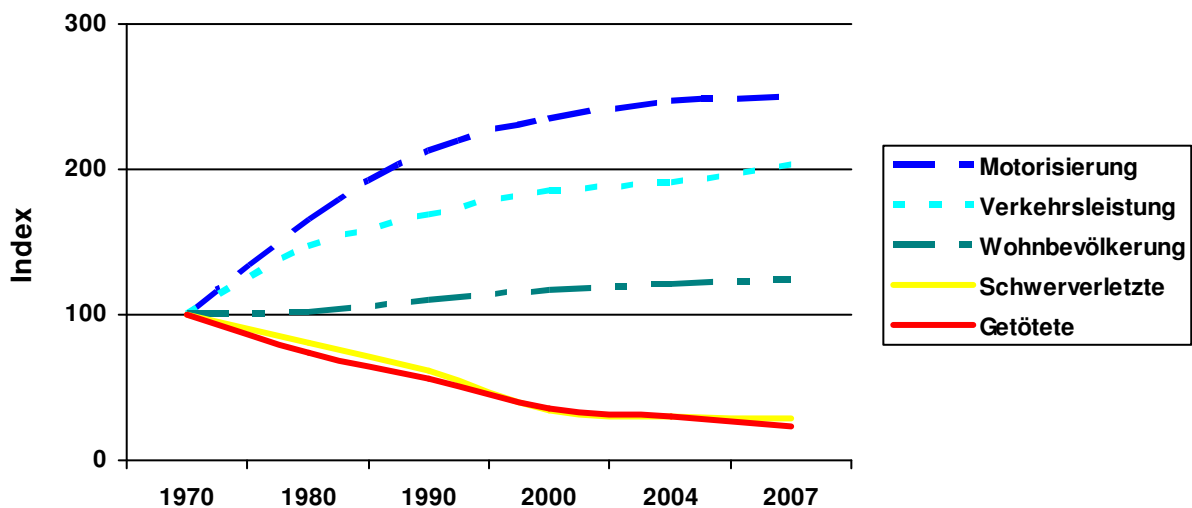
In Bezug auf die gesamten volkswirtschaftlichen Kosten, die durch bei Nichtbetriebsunfällen getötete und schwer verletzte Personen bewirkt werden, steht der Bereich „Haus und Freizeit“ klar an der Spitze, gefolgt vom Strassenverkehr und – knapp hinter diesem – vom Sport, wie die folgende Darstellung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



## 1.2 Schweiz ist im Bereich der Verkehrssicherheit sehr erfolgreich

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

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



Derweil im „Via-sicura“-Schlussbericht aus dem Jahr 2005 die in der schweizerischen Verkehrssicherheit erzielten Erfolge noch detailliert ins europäische Umfeld (Jahre 2000 bis 2003) eingebettet wurden, sind solche internationalen Vergleiche im erläuternden Bericht nicht nur nicht aktualisiert worden, sondern fehlen unverständlicherweise sogar gänzlich. Bei den im Strassenverkehr Getöteten belegte die Schweiz im Jahr 2003 pro eine Million Einwohner den sehr guten vierten und pro eine Milliarde Fahrzeugkilometer sowie in absoluten Zahlen den ausgezeichneten zweiten Rang (siehe nachstehende Tabelle aus besagtem Schlussbericht).

	pro 1 Mio. Einwohner				pro 1 Mia. Fahrzeug-Kilometer				Total (absolut)			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
UK	60	60	60	61	7	...	7	7	3 580	3 598	3 431	3 508
S	67	66	60	59	...	...	...	...	591	583	532	529
NL	68	62	61	64	...	...	8	...	1 082	993	987	1 028
CH	83	75	71	75	11	10	8	9	592	544	513	546
D	91	85	83	80	12	11	10	10	7 503	6 977	6 842	6 613
I	111	116	117	...	...	...	...	...	6 410	6 682	6 736	...
A	120	118	119	115	13	13	12	12	976	958	956	931
F	138	138	129	102	15	15	14	...	8 079	8 160	7 655	6 058

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

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

Ferner gilt es zu berücksichtigen, dass die Schweiz punkto Verkehrssicherheit von einem sehr hohen Niveau aus startet und sich daher nicht einfach einem von der Europäischen Union (EU) vorgegebenen durchschnittlichen Reduktionsziel unterwerfen kann und muss. Dies ist insbesondere nicht notwendig, weil es in der EU Staaten gibt, die bis anhin praktisch nichts für die Verbesserung der Verkehrssicherheit unternommen haben.

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

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

## II. Fragebogen

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

<b>1. Variante Ziff. 3.1 gemäss Erläuterungsbericht</b>		
1.1 Erhöhung des Zuschlags auf 2,5%?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Eine neue Spezialfinanzierung, die durch die Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie (MHV-Prämie) über das heute gesetzlich mögliche Niveau von 0.75 Prozent hinaus eingerichtet wird, kommt für den AGVS nicht in Frage. Dies aus zwei Gründen: Erstens handelt es sich bei den Kosten von 45 Mio. Franken um eine blosse Schätzung. Ob tatsächlich ein so grosser Finanzierungsbeitrag notwendig ist, ist fraglich. Zudem müsste untersucht werden, ob eine Intensivierung der Verkehrssicherheitsprojekte in diesem Ausmass auch tatsächlich die gewünschte Wirkung entfaltet oder ob die optimale Wirkung nicht bereits mit geringeren Kosten erreicht werden könnte.</p>		
1.2 Zweckbestimmung für edukative und informative Massnahmen?		
<input checked="" type="checkbox"/> <b>JA</b>	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Sollte es gegen unseren Widerstand trotzdem zu einer Erhöhung des Zuschlags auf 2,5% kommen, können wir uns mit einer Zweckbestimmung für edukative und informative Massnahmen der Kantone einverstanden erklären.</p>		

<b>2. Variante Ziff. 3.2 gemäss Erläuterungsbericht</b>		
2.1 Erhöhung des Zuschlags auf 5%?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Die Erhöhung des Zuschlages auf der MVH-Prämie von 0,75 auf 5 % lehnt der AGVS entschieden ab. Wir halten es einerseits für unrealistisch, dass tatsächlich sämtliche Massnahmen von Via Sicura auf einmal umgesetzt werden. Wenn jedoch weniger Massnahmen umgesetzt werden, ist auch der Finanzbedarf geringer. Andererseits handelt es sich bei den 300 Mio. Franken um eine blosse Schätzung der jährlich ungedeckten Kosten, welche zudem unter der Annahme von Gebühren- und Busseinnahmen gemacht worden ist.</p> <p>Dem Schlussbericht ist auf Seite 49 zu entnehmen, dass unter Berücksichtigung der zu erwartenden Gebühren- und Busseneinnahmen „davon auszugehen sei“, dass Kosten von 300 Mio. Franken entstehen werden. Es stellt sich die Frage, wie die Kostenrechnung zum Beispiel aussehen würde, wenn die Gebühren- und Busseinnahmen nicht den vorgegebenen Erwartungen entsprechen würden. Der AGVS ist nicht bereit eine derart massive Erhöhung des Prämienzuschlages zu akzeptieren, wenn der Finanzierungsbedarf nicht klar belegt werden kann.</p> <p>Des Weiteren muss festgehalten werden, dass das Kriterium für die Zuteilung der 2,5% Prämienzuschläge an die Kantone, die Anzahl der im jeweiligen Kanton zugelassenen Motorfahrzeuge, unbrauchbar ist. Kantone mit einer hohen Anzahl an zugelassenen Motorfahrzeugen würden mehr Geld erhalten, als Kantone mit einer geringen Anzahl, und hätten somit mehr Mittel für die Sanierung Ihrer Strasseninfrastruktur zur Verfügung. Die Überlegung, dass ein Kanton mit geringerer Anzahl an zugelassenen Motorfahrzeugen auch automatisch einen geringeren Sanierungsbedarf seiner Infrastruktur hat, entbehrt jeglicher Logik. Die Zuteilung der Gelder müsste unseres Erachtens nach sicherheitsrelevanten Kriterien erfolgen um der effektiven Erhöhung der Verkehrssicherheit zu dienen.</p>		

2.2 Zweckbestimmung der Verkehrsbussen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Mit der 50prozentigen Zweckbindung der Einnahmen aus den Verkehrsbussen können wir uns einverstanden erklären. Wir befürworten in diesem Zusammenhang die Motion von Nationalrat Ulrich Giezendanner (06.3529), die in dieselbe Richtung zielt. Der AGVS ist zudem erfreut darüber, dass diese Finanzierungsvariante wieder Eingang in die Diskussion gefunden hat, nachdem sie im „Via-sicura“-Schlussbericht schon ausser Rang und Traktanden gefallen war. Verkehrsbussen sind unserer Meinung nach insbesondere zweckbestimmt für edukative und informative Massnahmen einzusetzen.</p>		

<b>3. Variante Ziff. 3.3</b>		
3.1 Erhöhung des Zuschlags auf 5%?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bei den Finanzierungsbeiträgen der Varianten 3.2 und 3.3 wurde offensichtlich eine unterschiedliche Berechnungsmethode gewählt. Der Betrag von 130 Mio. Franken pro Jahr, welcher sich (erläuternder Bericht Seite 18/19) aus dem Prämienzuschlag von 5% bei einem geschätzten Prämienvolumen von 2,6 Milliarden ergibt, wurde um 20 Mio. (0,75% Zuschlag auf der MVH-Prämie) reduziert. Dies ergibt einen Finanzierungsbeitrag von 110 Mio. Franken für Variante 3.3.</p> <p>Bei der Berechnung der Variante 3.2 hätte man korrekterweise zu den 200 Mio. Franken Verkehrsbussen (50% des Bussenvolumens von 400 Mio. Franken gemäss Seite 16 des erläuternden Bericht) 130 Mio. dazurechnen und 20 Mio. Franken abziehen müssen, was eine Gesamtsumme von 310 Mio. Franken ergibt. Grosszügigerweise hat man den Gesamtbetrag jedoch gleich auf 300 Mio. Franken reduziert. Um die zur Debatte gestellten Varianten tatsächlich vergleichen und beurteilen zu können, wäre eine korrekte Angabe der Beträge mehr als wünschenswert.</p>		
3.2 Zweckbestimmung des Zuschlags?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Sollte es entgegen unserer ablehnenden Haltung dennoch zu einer Erhöhung des Zuschlags auf 5% kommen, soll das Geld primär für die Strasseninfrastruktur und sekundär für edukative Massnahmen verwendet werden. Es sollte insbesondere darauf hingewirkt werden, dass die Verkehrserziehung Teil des obligatorischen Schulunterrichts wird.</p>		

## II.b. Einzelmassnahmen (Ziff. 4.1 Strassenverkehrsgesetz)

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

<b>5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Mindestanforderungen an die charakterliche Eignung festlegt?</b> (Art. 14 Abs. 1 Bst. d und 25 Abs. 3 Bst. a)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Gegenüber der Festlegung charakterlicher Mindestanforderungen haben wir aus folgenden Gründen Vorbehalte. Die Festlegung solcher Eigenschaften dürfte sehr schwierig sein, da Charaktereigenschaften oftmals erst problematisch werden, wenn Sie eine gewisse Intensität erreichen. Aber auch wenn eine gewisse Intensität erreicht wird, bedeutet dies nicht automatisch, dass die betreffende Person fahrungeeignet ist. In Worte zu fassen, wann eine solche Intensität erreicht ist und wann gerade nicht, halten wir für beinahe unmöglich. Eine noch grössere Herausforderung aber dürfte die Beurteilung der charakterlichen Eignung sein, da in eine Beurteilung immer subjektive Aspekte einfließen.		

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

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

<b>8. Sind Sie mit der Befristung des Führerausweises einverstanden?</b> (Art. 15b und 15c)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Die Beschränkung der Gültigkeitsdauer des Führerausweises auf maximal zehn Jahre lehnen wir ab, da wir den Erfolg und die Wirksamkeit dieser Massnahme, die unseres Erachtens nur mit einem unverhältnismässigem Aufwand zu bewerkstelligen ist, in Frage stellen.		

<b>9. Sind Sie mit der Periodizität der Fahreignungsuntersuchungen für nichtberufsmässige Fahrzeuglenkerinnen und -lenker einverstanden?</b> (Art. 15c Abs. 1-3)		
<input type="checkbox"/> JA  <input type="checkbox"/> JA, Variante mit Zwischenschritt 65 J.  <input type="checkbox"/> JA, Variante ohne Zwischenschritt 65 J.	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Der AGVS spricht sich gegen die neu vorgeschlagene Periodizität der Fahreignungsuntersuchungen für nichtberufsmässige Fahrzeuglenkende aus, da sie mit der Befristung des Führerausweises, die wir ablehnen, verknüpft ist. Aber auch wenn dies nicht der Fall wäre, schießt der Vorschlag unseres Erachtens übers Ziel hinaus, da er sowohl auf Seiten der Fahrzeugführer, wie auch auf Seiten der Zulassungsbehörden einen unangemessen hohen administrativen, zeitlichen und finanziellen Aufwand verursacht. An der heutigen Regelung betreffend die Fahreignungsuntersuchung ist deshalb festzuhalten.		

<b>9.1 Sind Sie damit einverstanden, dass die Führerausweiskategorien für Motorfahrzeuge, die mehr als acht Sitzplätze ausser dem Führersitz aufweisen, mit dem Erreichen des 70. oder des 75. Altersjahres des Inhabers oder der Inhaberin verfallen?</b> (Art. 15c Abs. 7)		
<input type="checkbox"/> JA, Variante mit 70 Jahren  <input checked="" type="checkbox"/> <b>JA</b> , Variante mit 75 Jahren	<input type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Obwohl für den AGVS die Gültigkeitsdauer des Führerausweises grundsätzlich vor allem von der physischen sowie psychischen Eignung des Fahrers und nicht vom Alter abhängen soll und obwohl es in Zukunft immer mehr 75-Jährige geben wird, die absolut in der Lage sind, ein solches Motorfahrzeug zu führen, können wir uns mit dieser Variante einverstanden erklären.		

<p><b>10. Sind Sie damit einverstanden, dass beim Verdacht fehlender Fahreignung im Sinne von Artikel 15d die kantonale Behörde eine Fahreignungsuntersuchung anordnen muss?</b> (Art. 15d)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Wir sind damit einverstanden, dass die kantonale Behörde beim Verdacht fehlender Fahreignung eine Fahreignungsuntersuchung anordnen muss. Nach unserer Beurteilung ist der neue Art. 15d aber unnötig, weil die kantonalen Behörden bereits nach dem geltenden Recht bei einem begründeten Verdacht fehlender Fahreignung diese – nötigenfalls verbunden mit einem vorsorglichen Entzug des Führerausweises – abzuklären haben und dies auch in langjähriger Praxis so umsetzen. Zudem schafft die detaillierte Regelung auf Gesetzesstufe verglichen mit dem geltenden Recht neue Schwierigkeiten.</p> <p>Heute enthält der Leitfaden der Expertengruppe Verkehrssicherheit „Verdachtsgründe fehlender Fahreignung“ vom 26. April 2000 eine Zusammenstellung der Verdachtsgründe, bei denen eine Fahreignungsabklärung angezeigt erscheint. Art. 15d Abs. 1 Bst. a-c führt nun die von der Expertengruppe Verkehrssicherheit aufgeführten Hauptkategorien für die Verdachtsgründe fehlender Fahreignung ins SVG über. Dieses Vorgehen weist durchaus Nachteile auf. So findet z.B. auf dem Gebiet der Fahreignungsabklärungen eine stetige Entwicklung statt, die möglichst ohne Verzug in die Massnahmepaxis einfließen sollten. Nach unserem Dafürhalten sollten deshalb die Abklärungskriterien bzw. der Inhalt von Art. 15d Abs. 1 nicht gesetzlich verankert werden, sondern über eine Aktualisierung des bestehenden Leitfadens oder höchstens eine Verordnungsbestimmung geregelt werden. Dies, um sicherzustellen, dass Anpassungen auch in Zukunft rasch möglich sind.</p> <p>Betreffend den in Art. 15d Abs. 1 Bst. a vorgesehenen Wert von 1,6 Promille Blutalkoholkonzentration bzw. 0,8 Milligramm pro Liter Atemalkoholkonzentration als Schwellenwert für eine zwingende Fahreignungsabklärung beim Fahren in angetrunkenem Zustand halten wir fest, dass dieser Schwellenwert sehr tief angesetzt erscheint.</p> <p>Die Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass gerade Ersttäter, die als Mittelwert 2,5 Promille aufwiesen, oftmals als fahrgeeignet beurteilt werden – insbesondere dann, wenn die Leberwerte in der Norm liegen und keine Stigmata festgestellt werden können. Es wird durch die verkehrsmedizinischen Fachleute zu beurteilen sein, ob eine Fahreignungsabklärung bereits ab 1,6 Promille erfolgen soll. Wissenswert wäre es, ob von unserem Nachbarland Deutschland diesbezüglich sachdienliches statistisches Zahlenmaterial beigezogen werden könnte.</p> <p>In den Kantonen würde der in Art. 15d Abs. 1 Bst. a vorgesehene neue Schwellenwert jedenfalls zu einer massiven Zunahme der Fahreignungsabklärungen führen. Die hierzu notwendigen Untersuchungskapazitäten dürften kaum innert nützlicher Frist aufgebaut werden können. Es wäre somit empfehlenswert, die Senkung des heutigen Schwellenwerts von 2,5 Promille vorerst stufenweise vorzunehmen. Dies würde auch die Möglichkeit eröffnen, weitere Erfahrungen sammeln und die Zusammenhänge zwischen einem bestimmten Wert der Blut- bzw. Atemalkoholkonzentration und der Fahreignung (Trunksucht) statistisch erfassen zu können. Als Ansatz wäre es sinnvoll, Fahreignungsabklärungen bei Ersttätern vorerst ab einem Wert von zwei Promille Blutalkoholkonzentration bzw. einem Milligramm pro Liter Atemalkoholkonzentration durchzuführen und diesen Wert zu einem späteren Zeitpunkt – nach einer Validierungsphase – gegebenenfalls zu senken. Damit dies zeitlich innert vernünftiger Frist möglich ist, empfiehlt es sich erneut, diese Grenzwerte nicht auf Gesetzesstufe, sondern entweder in einer Verordnung oder im bestehenden Leitfaden festzulegen.</p> <p>Die in Art. 15d Abs. 1 Bst. b betreffend Drogen gewählte Formulierung bedarf klarerweise einer Präzisierung, falls eine Einführung im vorgeschlagenen Wortlaut erfolgen sollte. Gerade Formulierungen wie „starke Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit bewirken“ oder „hohes Abhängigkeitspotential“ lassen unnötige Angriffsflächen für Rekurse und Beschwerdeverfahren entstehen.</p>		

<b>11. Sind Sie mit der obligatorischen Nachschulung bei einem Führerausweisenzug einverstanden?</b> (Art. 16e)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<input type="checkbox"/> <b>Wenn ja, obligatorische Nachschulung?</b> <input type="checkbox"/> Wenn ja, bedingte Verlängerung des Ausweisenzugs um drei Monate, die wegfällt, wenn Nachschulung besucht wurde (Variante)?		
<p>Mit dieser Massnahme sind wir nicht einverstanden. Dass die Nachschulung sowohl von einer wiederholt auffällig gewordenen Person besucht werden muss, als auch von jemandem, der zum ersten Mal in angetrunkenem Zustand fährt, halten wir nicht für angebracht. Da in Art. 16e nicht weiter präzisiert wird, ob eine nicht qualifizierte oder eine qualifizierte Blutalkoholkonzentration vorhanden sein muss, könnte auch jemand der mit einer nicht qualifizierten Blutalkoholkonzentration von beispielsweise 0,6% ein Fahrzeug führt, gezwungen werden, die Nachschulung zu besuchen. Da – im Gegensatz zur Nulltoleranz bei Betäubungsmitteln – der Alkoholkonsum nicht per se verboten ist, müsste die im Gesetz vorgesehene Differenzierung auch in Art.16e einfließen.</p>		

<b>12. Sind Sie mit der Verpflichtung zum Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten nach einem Führerausweisenzug wegen einer schweren Widerhandlung gegen die Geschwindigkeitsvorschriften einverstanden?</b> (Art. 17a und 99 Ziff. 9)		
<input checked="" type="checkbox"/> <b>JA</b>	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bei erheblichen Verfehlungen bzw. Verstössen gegen die Verkehrsregeln können wir uns mit dieser Vorschrift einverstanden erklären. Sie kann analog dem Führerausweisenzug angeordnet werden. Der AGVS nimmt in Bezug auf das Datenaufzeichnungsgerät allerdings eine differenzierte Haltung ein. Der in diesem Fall vorgeschriebene, aber auch der freiwillige Einbau eines Unfalldatenspeichers (UDS – Restwegschreiber) in Personenwagen, welcher die Zeit kurz vor und nach einem Unfallereignis registriert sowie wiedergibt, wird befürwortet. Andererseits lehnen wir die Forderung nach Installation eines permanenten Fahrtenschreibers (so genannte Blackbox), der jede einzelne Fahrt lückenlos aufzeichnet, ab.</p>		

<b>13. Sind Sie mit der Neudefinition des Mindestalters für Rad Fahrende einverstanden?</b> (Art. 19 Abs. 1 und 1 <sup>bis</sup> )		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Es ist nicht einzusehen, weshalb ein Kind unter 8 Jahren zwar in Begleitung eines Erwachsenen am Strassenverkehr teilnehmen darf, alleine jedoch erst nach Vollendung des 8. Altersjahres. In beiden Fällen muss das Kind das Fahrrad selber sicher führen können, damit es überhaupt am Strassenverkehr teilnehmen kann. In der Regel ist diese Fähigkeit im schulpflichtigen Alter gegeben, weshalb Kinder ab diesem Alter auch zum Strassenverkehr zugelassen werden sollen. An der heute geltenden Regelung ist deshalb festzuhalten. Dies umso mehr als dass es immer mehr adipöse Kinder gibt, welche dringend mehr Bewegung brauchen. Die Altersgrenze für eine sinnvolle Bewegung mit dem Fahrrad noch weiter hinaufzusetzen, macht deshalb auch aus diesem Grund keinen Sinn.</p>		

<b>14. Sind Sie mit der Anhebung des Mindestalters für Fuhrleute einverstanden?</b> (Art. 21 Abs. 1 und 2 erster Satz)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

<b>15. Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat Massnahmen zur Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung erlässt?</b> (Art. 25 Abs. 3 Bst. f und g)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Mit der Einführung von Massnahmen zur Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung ist der AGVS einverstanden.		
<b>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 der Bundesversammlung festgelegte generelle Limite von 0,5 Promille?</b> (Art. 31 Abs. 2 <sup>bis</sup> )		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Mit der Einführung eines Alkoholverbots für sämtliche der in Art. 31 Abs. 2 <sup>bis</sup> genannten Personengruppen ist der AGVS nicht einverstanden. Gutheissen könnten wir das Alkoholverbot nur für Motorfahrzeuglenkende im konzessionierten oder gewerbmässigen Personenverkehr. Die Gründe dafür sind einerseits die erhöhte Verantwortung welche bei Personentransporten dem Fahrzeugführer zukommt. Andererseits macht ein Alkoholverbot für diese Personengruppen Sinn, da die bereits bestehende Regelung Führern von berufsmässigen Personentransporten den Genuss alkoholischer Getränke während der Arbeitszeit und 6 Stunden vorher verbietet. Das Alkoholverbot auf andere Personengruppen auszudehnen, lehnen wir jedoch ab. Insbesondere jugendliche Neuliker müssen lernen verantwortungsvoll mit Alkohol umzugehen. Es macht unseres Erachtens keinen Sinn sie bis zum Erhalt des definitiven Führerausweises von dieser Verantwortung zu entbinden.		
<b>16.1 Personen, die den konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse durchführen?</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Siehe Bemerkungen zu Ziffer 16.		
<b>16.2 Personen, die Personen- oder Gütertransporte (mit Lastwagen) berufsmässig durchführen?</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Siehe Bemerkungen zu Ziffer 16.		
<b>16.3 Personen, die Lieferwagen führen?</b>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Siehe Bemerkungen zu Ziffer 16.		
<b>16.4 Fahrlehrer?</b>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Es besteht bereits eine gleichwertige Regelung seit dem 1. Januar 2008.		
<b>16.5 Personen, die Lernfahrten begleiten?</b>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Siehe Bemerkungen zu Ziffer 16.		

<b>16.6 Inhaber des Lernfahrausweises?</b>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Siehe Bemerkungen zu Ziffer 16.		
<b>16.7 Inhaber des Führerausweises auf Probe?</b>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Siehe Bemerkungen zu Ziffer 16.		
<b>17. Sind Sie mit der Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag einverstanden?</b> (Art. 41 Abs. 1)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Da gegenwärtig das obligatorische Fahren mit Licht am Tag noch zu umstritten ist, lehnt der AGVS die Massnahme ab. Österreich hat offenbar das Lichtobligatorium mangels Wirksamkeit wieder aufgehoben. Zudem bewirkt das Fahren mit Licht am Tag einen höheren Treibstoffverbrauch.		
<b>18. Sind Sie damit einverstanden, dass die beweissichere Atemprobe eingeführt wird?</b> (Art. 55 Abs. 6 und 7 Bst. d)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Der AGVS lehnt die beweissichere Atemprobe ab, da sie nach wie vor mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet ist, die ebenfalls im erläuternden Bericht – wenn auch nur in aller Kürze – erwähnt sind. Als Sachbeweis für Angetrunkenheit am Steuer soll weiterhin das Ergebnis der Blutalkoholanalyse gelten, sofern die oder der Betroffene das Ergebnis der Atemluftkontrolle nicht anerkennt. Letztere lässt z.B. die Rückrechnung auf die tatsächliche Trinkzeit und die Menge nicht zu. Beim Blutalkoholtest ist dies aufgrund des bekannten Stoffwechsels hingegen nahezu problemlos möglich.		
<b>19. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Einführung der Helmtragepflicht für Rad Fahrende erhält?</b> (Art. 57 Abs. 5 Bst. b)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Angesichts der zum Teil befürchteten möglichen kontraproduktiven Auswirkungen eines Helmobligatoriums vor allem bei erwachsenen Personen, halten wir es für sinnvoll, die Helmtragepflicht vorerst nur für Kinder bis 14 Jahre einzuführen. Bei den übrigen Altersgruppen soll weiterhin auf Freiwilligkeit und entsprechende Sensibilisierungsmassnahmen gesetzt werden um eine Tragquote von mindestens 50% zu erreichen.		
<b>20. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Helmtragepflicht für Kinder bis 14 Jahren einführt?</b> (Art. 57 Abs. 5 Bst. b)		
<input checked="" type="checkbox"/> <b>JA</b>	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Gerade diese Gruppe scheint uns beim Radfahren besonders gefährdet zu sein. Diese neue Vorschrift ist deshalb sinnvoll; wir sind damit einverstanden.		

<b>21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Haftpflichtversicherungen bei grobfahrlässig begangenen Verkehrsregelverletzungen Rückgriff auf die Unfall verursachende Person nehmen müssen?</b> (Art. 65 Abs. 3)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Mit dieser Massnahme sind wir nicht einverstanden. Unter Privaten soll weiterhin die Vertragsfreiheit gelten d.h. ein vertraglich vereinbarter Verzicht auf das Rückgriffsrecht soll möglich bleiben.		

<b>22. Sind Sie mit der Einführung der Schadenverlaufserklärung einverstanden?</b> (Art. 68a)		
<input checked="" type="checkbox"/> <b>JA</b>	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
In der Praxis werden bereits heute beim Wechsel der Haftpflichtversicherung die Schäden der vergangenen Jahre erfragt, um die Einstufung vornehmen zu können. Insofern macht eine schriftliche Schadenverlaufserklärung Sinn. Wir sind mit dieser Neuregelung daher einverstanden.		

<b>23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Nationale Garantiefonds subsidiär Schäden deckt, die durch die Benützung fahrzeugähnlicher Geräte verursacht wurden?</b> (Art. 76 Abs. 2 Bst. d)		
<input checked="" type="checkbox"/> <b>JA</b>	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

<b>24. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorfahrzeuge bei skrupelloser Tatbegehung vom Gericht eingezogen und vernichtet werden können?</b> (Art. 90a)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Einer Vernichtung bzw. Verschrottung von Fahrzeugen können wir nicht zustimmen, da wir grosse Zweifel an der Wirksamkeit dieser Massnahme haben. Die Verschrottung des Wagens wird in den meisten Fällen keine grundlegende Verhaltensänderung des Täters bewirken. Erst wenn ein Täter einsieht, dass er sich im Strassenverkehr den Regeln entsprechend zu verhalten hat, wird er keine weiteren groben Verkehrsregelverletzungen mehr begehen. Unserer Meinung nach ist es deshalb unerlässlich auf das Verhalten des Täters einzuwirken und nicht auf seine Eigentumsverhältnisse.		

<b>25. Sind Sie mit strengeren Sanktionen beim Fahren ohne den erforderlichen Führerausweis einverstanden?</b> (Art. 95 Ziff. 1 und 1 <sup>bis</sup> )		
<input checked="" type="checkbox"/> <b>JA</b>	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Wir erachten diese Massnahme als sinnvoll und sind mit ihr einverstanden.		

<b>26. Sind Sie damit einverstanden, dass der Kreis der strafbaren Handlungen bei Radarwarnungen ausgedehnt wird?</b> (Art. 98a)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Wie Bundesrat Moritz Leuenberger in der Herbstsession 2001 auf eine Frage von Nationalrat Ruedi Aeschbacher in der Fragestunde selber sagte, haben Radarwarnungen nicht nur Nach-, sondern auch Vorteile. Der Vorteil sei, dass im Raum der Kontrolle korrekt gefahren wird. Auch die Behörden nutzten diesen Präventiveffekt, indem sie zum Teil Radargeräte bewusst auffällig platzieren. Es gebe sogar Tafeln, auf denen ganz offiziell „Achtung Radarkontrolle“ steht. Denn das Ziel einer solchen Kontrolle sei ja nicht, möglichst viele Bussen einheimsen zu können, sondern dass anständig und korrekt gefahren wird. Nach Strassenverkehrsrecht sei die Warnung von Verkehrsteilnehmern durch Dritte denn auch nicht verboten. Das Bundesgericht habe die Zulässigkeit der Warnung bestätigt, weil die Durchführung und der Ablauf der Radarmessung selber nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>Diese Ausführungen erachten wir als sinnvoll und realitätskonform. Es scheint uns deshalb nicht angezeigt, das Gesetz verschärfen zu wollen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Telematik laufend neue Möglichkeiten zur Echtzeitanzeige von Gefahren, Hinweisen, usw. schafft. Die entsprechenden Geräte und Software-Programme werden für den internationalen Markt entwickelt, der an der Schweizer Grenze nicht halt macht.</p> <p>Wir sind mit der vorgeschlagenen Massnahme deshalb nicht einverstanden.</p>		

<b>27. Sind Sie mit der Neuregelung der Strassenverkehrsunfallstatistik einverstanden?</b> (Art. 104 Abs. 2 sowie 104f und 104g)		
<input checked="" type="checkbox"/> <b>JA</b>	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Wir sind mit dieser Neuregelung einverstanden.		

<b>28. Sind Sie mit dem Auskunftsrecht der Versicherer aus dem ADMAS-Register einverstanden?</b> (Art. 104b Abs. 2 und 6 Bst. g)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Die vorgeschlagene Lösung lehnt der AGVS ab, da nach Art. 68a bereits die Möglichkeit besteht die Prämien risikogerecht auf Grund der Schadenverlaufsverklärung bzw. der Schadenfreiheitserklärung festzulegen. Es ist nicht einzusehen, weshalb den Versicherern zusätzlich ein Einsichtsrecht ins ADAMS-Register gewährt werden soll, wenn Ihnen die Schadenerklärung der vorgängigen Versicherungen einen Überblick über die vergangenen 5 Jahre liefert.</p>		

**II.c. Einzelmassnahmen**  
(Ziff. 4.2 Ordnungsbussengesetz)

<b>29. Ordnungsbussenverfahren: Soll die vorgeschlagene Halterhaftung für Ordnungsbussen eingeführt werden?</b> (Art. 6 Abs. 3 und 6a Abs. 3 OBG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Der AGVS lehnt die Einführung der Halterhaftung ab. Diese widerspricht dem Verschuldensprinzip, wonach keine Strafe ohne Schuld verhängt werden darf. Zudem entfällt die erzieherische Wirkung, wenn vorbehaltlos an die Haltereigenschaft angeknüpft und der Halter bestraft wird, obwohl er das Fahrzeug gar nicht gelenkt hat.</p>		

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

**II.d. Einzelmassnahmen**  
(Ziff. 4.6 Heilmittelgesetz)

<b>31. Sind Sie damit einverstanden, dass Fachpersonen, die Medikamente abgeben dürfen, explizit und gesetzlich verpflichtet werden, die Kunden und Patienten zu informieren?</b> (Art. 26 Abs. 3 HMG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Der AGVS hält die Einführung einer solchen Aufklärungspflicht für nicht sinnvoll. Ob die betreffende Fachperson den Automobilisten genügend über die Wirkungen des Medikaments informiert hat oder nicht, dürfte schwer zu kontrollieren bzw. nachzuweisen sein.		

**II.e. Weitere Fragen**

<b>32. Soll der Bund Arbeiten in Angriff nehmen, um mittels Schaffung von Verkehrsgerichten die Verfahren betreffend Verkehrswiderhandlungen zu vereinfachen, zu straffen und zu vereinheitlichen?</b> (Erläuterungsbericht, Ziff. 6.6)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Der erläuternde Bericht selber hält auf Seite 57 fest, dass es bis zur Verabschiedung bzw. Einführung der eidgenössischen Prozessordnungen keinen Sinn macht, konkrete Vorschläge für den Strassenverkehr auszuarbeiten. Wir erachten es deshalb als verfrüht, dass der Bund bereits jetzt Arbeiten in Bezug auf die Schaffung von Verkehrsgerichten in Angriff nimmt.		

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

<b>34. Weitere Bemerkungen?</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	
Bei der Festlegung der körperlichen und psychischen Mindestanforderungen zur Beurteilung der Fahreignung nach Art. 25 Abs. 3 Bst. A SVG verlangen wir, dass die Anforderungen massvoll ausgestaltet werden, so dass die über 70 jährigen Fahrzeugführer nicht diskriminiert werden.		

### III. Schlussbemerkungen

Zum Teil können wir „Via sicura“ als Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr weiterhin unterstützen. Zur Finanzierung entsprechender Massnahmen lehnen wir einen Aufschlag auf der MHV-Prämie ab, der höher ausfällt als die heute gesetzlich vorgesehenen 0,75 Prozent. Hingegen befürworten wir eine Zweckbestimmung von Verkehrsbussen, auch wenn diese nicht im Umfang von 50 Prozent sein sollte. Grundsätzlich ist „Via sicura“ jedoch eine Aufgabe, die sich der Bund neu übertragen will und die somit in Konkurrenz zu anderen Bundesaufgaben – insbesondere im Strassenverkehr – steht. Demnach sind Verbesserungen der Verkehrssicherheit, die im Zusammenhang mit der Strasseninfrastruktur stehen, via die bekannten Finanzierungsgefässe (zweckgebundene Mineralölsteuer und Nationalstrassenabgabe) zu bezahlen. Es kann nicht sein, dass immer mehr Mittel aus der so genannten Strassenkasse (in erster Linie für den öffentlichen Verkehr) zweckentfremdet verwendet werden, und sobald zugunsten des motorisierten Individualverkehrs etwas unternommen werden soll, sofort der Ruf nach einer Mehrbelastung der Motorfahrzeuglenkenden ertönt.

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

Freundliche Grüsse  
AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz  
Handel/Kommunikation



Urs Wernli  
Zentralpräsident



Gregor Bucher  
Mitglied der Geschäftsleitung