

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)

CH-3001 Bern · Seilerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16
Internet: <http://www.sab.ch> E-mail: info@sab.ch Postkonto: 50 - 6480-3



Bern, 19. Dezember 2008
TE / I 2

Bundesamt für Strassen

3003 Bern

svg@astra.admin.ch

Stellungnahme der SAB zu Via sicura

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 23 Kantone, rund 700 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Wir gestatten uns nachfolgend zuerst eine allgemeine Beurteilung der Vernehmlassungsvorlage und werden anschliessend die gestellten Fragen anhand des Fragebogens beantworten.

Die SAB begrüsst die Bemühungen des Bundes in Richtung mehr Verkehrssicherheit. Via sicura enthält eine Reihe von Massnahmen, welche die Verkehrssicherheit erhöhen können. Wir stellen aber auch fest, dass bei Via sicura eine klare Prioritätensetzung fehlt. Statt einer Vielzahl von Massnahmen mit zum Teil unklaren Wirkung ziehen wir eine klare Fokussierung auf Massnahmen vor, welche erheblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Für diese Massnahmen müssen die entsprechenden finanziellen Mittel in genügendem Umfang bereit gestellt werden.

Wir beurteilen die Vernehmlassungsvorlage nach folgenden Grundsätzen:

- Unterstützt werden nur Vorschläge, welche praktikabel sind, eine nachweisbare Verbesserung der Verkehrssicherheit erwirken und nicht zu einer Benachteiligung der Berggebiete führen.

- Bei baulichen Massnahmen muss der Fokus auf neuralgische Stellen gelegt werden. Deren Sanierung muss über die Strassenbudgets des Bundes, der Kantone und der Gemeinden erfolgen, wobei die je betroffenen Gemeinwesen die Prioritäten in eigener Verantwortung festlegen. Eingriffe in die Kompetenzen der Kantone und Gemeinden werden abgelehnt. Ebenso sollen bei Polizeikontrollen vor allem stark gefährdete Abschnitte überwacht werden.
- Bei nicht-baulichen Massnahmen muss der Fokus auf so genannte Risikogruppen gelegt werden. Dazu rechnen wir namentlich Neulenker, Raser und suchtgefährdete Personen. Der weitaus grösste Teil der Unfälle wird durch diese Personen verursacht. Es erscheint uns falsch, die überwiegende Mehrheit der Fahrzeuglenker wegen Verfehlungen dieser Risikogruppen zu bestrafen. Die überwiegende Mehrheit der Fahrzeuglenker handelt absolut verantwortungsbewusst und korrekt.

Auf Grund dieser Kriterien gestatten wir uns folgende zentrale Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage:

SVG Art. 6b: Hier wird in Abs. 3 eine Ausbildungspflicht für Sicherheitsbeauftragte vorgesehen. Wir gehen davon aus, dass die entsprechenden Kosten durch den Bund getragen werden. Denn gemäss Abs. 2 ist es der Bund, welcher die einheitlichen Methoden zur Beurteilung der Verkehrssicherheit festlegt.

SVG Art. 6c: Gemäss Abs. 2 sollen Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen sukzessive saniert werden. Diese Massnahme hat aus unserer Sicht absolute Priorität. Bund und Kantone sind aufgefordert, entsprechende Mittel in ihren jeweiligen Budgets zur Verfügung zu stellen. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass die Beiträge des Bundes an die Hauptstrassen nicht weiter gekürzt werden dürfen. Ebenso falsch ist die vom Bund vorgeschlagene Kompensation der Erweiterung des Nationalstrassennetzes durch eine Kürzung bei den Kantonsbeiträgen (vgl. Stellungnahme der SAB zum Netzbeschluss Strassen). Zu den Unfallschwerpunkten gehören unserer Beurteilung nach die Fussgängerstreifen und Bahnübergänge (vgl. unsere Bemerkungen am Schluss der Stellungnahme sowie die dringende Entflechtung von Radverkehr und motorisiertem Strassenverkehr (vgl. Kommentar zu Art. 57).

SVG Art. 15c: Der Fahrausweis ist zeitlich nicht zu befristen. Gemäss Vernehmlassungsvorlage soll die Befristung des Fahrausweises vor allem dazu dienen, die Weiterbildung der Fahrzeuglenkenden zu fördern und der Fahrfähigkeit zu überprüfen. Wie einleitend bemerkt, verhält sich die überwiegende Mehrheit der Fahrzeuglenkenden absolut korrekt und verantwortungsvoll. Die Fahrzeuglenkenden sollten deshalb laufend über Neuerungen im Strassenverkehr informiert werden. Beispielsweise könnte mit der Rechnung für die Automobilsteuer jährlich eine Information über aktuelle Neuerungen beigelegt werden. Dadurch wird gewährleistet, dass die Lenker laufend über die Neuerungen informiert sind. Dies erscheint uns wesentlich vorteilhafter als eine Weiterbildung alle zehn Jahre. Die Information muss zudem durch jene bereit gestellt werden, welche Änderungen erlassen, also vom Bund, den Kantonen oder Gemeinden. Ein schlechtes Beispiel war die Einführung des Aufklebers mit den Maximalgeschwindigkeiten bei Winterreifen. Die Fahrzeuglenkenden waren über die Einführung dieses Aufklebers nicht informiert.

Entsprechend gross war der Widerstand, welcher letztlich dazu führte, dass die Massnahme wieder gestrichen wurde.

SVG Art. 19: Mit dieser neuen Bestimmung soll ein Minimalalter von acht Jahren für das Radfahren eingeführt werden. Diese neue Bestimmung wird von Seiten der SAB abgelehnt. Gerade im Berggebiet und im ländlichen Raum finden sich oft längere Schulwege. Mit dem Fahrrad können diese Schulwege in wesentlich kürzerer Zeit bewältigt werden. Aus gesundheitspolitischer Optik kann zudem so ein Beitrag geleistet werden, damit sich die Kinder mehr bewegen. Umgekehrt kann vermieden werden, dass die Eltern die Kinder mit dem Auto zur Schule fahren.

SVG Art. 21: In diesem Artikel soll ein Mindestalter für das Führen von Tierfuhrwerken von 16 Jahren eingeführt werden. Die SAB lehnt dieses Mindestalter in dieser generellen Form ab. Gerade Jugendliche schätzen den Umgang mit Tieren sehr. Der Reitsport ist dabei sehr beliebt. Zum Umgang mit Pferden gehören auch Kutschenfahrten. Kinder sind im Umgang mit Tieren sehr begeisterungsfähig und lernen rasch. In ländlichen Gebieten dürfte zudem in Zukunft die Bedeutung des Agrotourismus als Diversifikationspotenzial von Bauernbetrieben weiter zunehmen. Zu den Angeboten des Agrotourismus zählen u.a. auch Reiten und Kutschenfahrten. Die vorgeschlagene Altersgrenze würde sich für Anbieter und Gäste erschwerend auswirken und eine unnötige administrative Hürde für den Agrotourismus bedeuten. Die SAB unterstützt allerdings ein derartiges Mindestalter für das Führen von Tierfuhrwerken mit Personentransport.

SVG Art. 57: Das Helmobligatorium für Radfahrer wird von der SAB abgelehnt. Es wirkt auf (potenzielle) Radfahrer eher abschreckend. Ein Obligatorium steht damit in Gegensatz zu Bemühungen des Bundes, die Bewegung und sportliche Betätigung der Bevölkerung zu fördern (z.B. Kampagne Bike to Work). Der Hohe Anteil an Radsportlern, welche den Helm trägt, beweist, dass diese durchaus eigenverantwortlich handeln und selber entscheiden können, wann sie den Helm tragen. Wichtiger als die Vorschläge des Bundes in Art. 21 und 19 wäre für die SAB der forcierte Ausbau von separaten und nach Möglichkeit baulich getrennten Velowegen.

SVG Art. 105: Die vorgeschlagene Zweckbindung der Busseneinnahmen stellt einen Eingriff in die kantonale Hoheit dar und muss deshalb abgelehnt werden. Dies umso mehr, als die Bundesbeiträge an die Kantone in den vergangenen Jahren laufend reduziert wurden und im Zuge zukünftiger Sparprogramme (Aufgabenüberprüfung des Bundes, Netzbeschluss Strassen) weitere Kürzungen drohen.

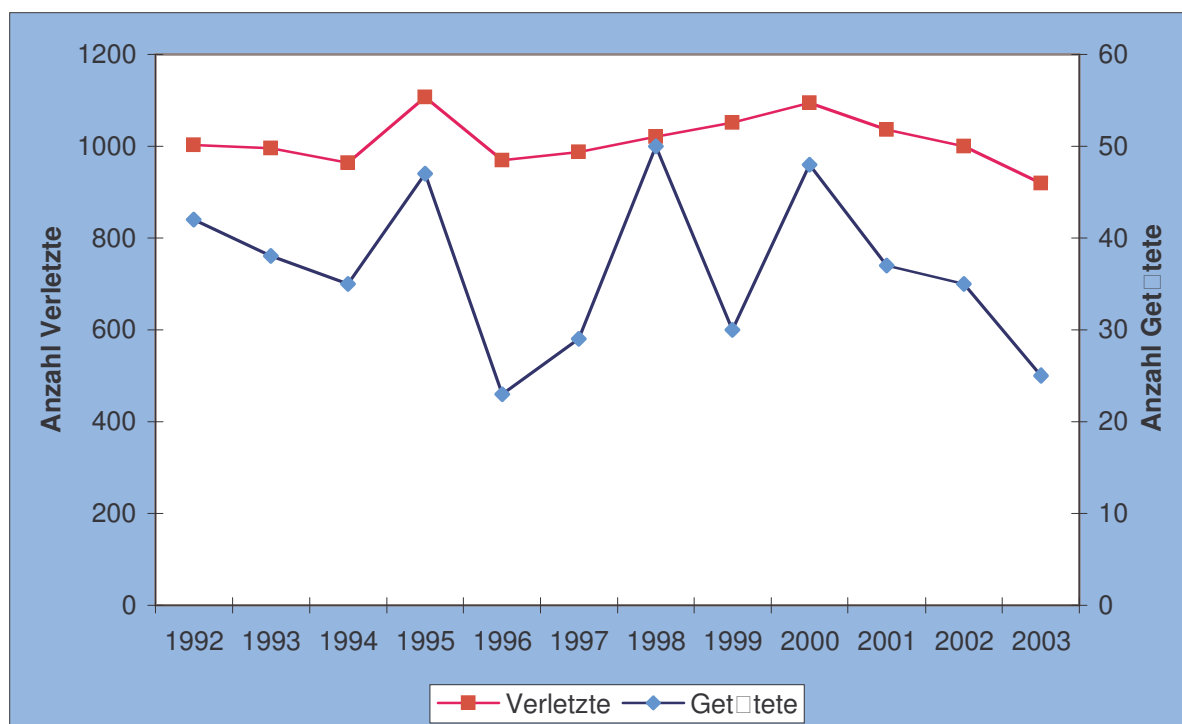
Ordnungsbussengesetz: Der mit dem revidierten Ordnungsbussengesetz vorgeschlagene Wechsel zum System der Halterhaftung wird von der SAB abgelehnt. Gerade zum Beispiel bei den Gemeinden werden die Fahrzeuge in der Regel nicht vom Halter (der Gemeinde) sondern von Gemeindeangestellten gefahren. Die Fahrzeuglenker sollen für ihre Zuwiderhandlungen selber aufkommen und diese selber verantworten. Auch z.B. für das Programm mobility der SBB wäre eine Halterhaftung nachteilig.

Unfallverhütungsgesetz: Die SAB begrüsst den neuen Maximalbeitrag von 5% der Netto-Prämie der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung. Davon sind je 2,5% dem Schweizerischen Fonds für Unfallverhütung im Strassenverkehr und den Kantonen

zuzuweisen. Die zusätzlichen Mittel sollen v.a. für Präventionsmassnahmen und die laufende Information der Fahrzeuglenker eingesetzt werden. Die Kantone sollen dabei selber entscheiden können, für welche Massnahmen sie die Mittel einsetzen. Während in einigen Kantonen bauliche Massnahmen angebracht sein können, ist dies in anderen Kantonen möglicherweise nicht erforderlich. Eine Zweckbestimmung ist deshalb nicht angebracht.

Weitergehende Bemerkungen:

Ein Risikofaktor für Strassenverkehrsunfälle sind die Fussgängerstreifen. Seit dem 1. Juni 1994 ist das Handzeichen am Fussgängerstreifen keine Notwendigkeit mehr. So heisst es in der Verkehrsregelverordnung (VRV): "Vor Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung muss der Fahrzeugführer jedem Fussgänger den Vortritt gewähren, der sich bereits auf dem Streifen befindet oder davor wartet und ersichtlich die Fahrbahn überqueren will." Diese Regelung führt immer wieder zu Unfällen auf Fussgängerstreifen:



Die aktuellen Resultate der Europäischen Studie über Fussgängerstreifen (Eurotest 2008) belegen, dass die Schweiz im internationalen Vergleich schlecht abschneidet. Ein Faktor dürfte dabei der erwähnte Verzicht auf das Handzeichen mit der Gesetzesänderung von 1994 sein. Wir plädieren deshalb dafür, dass diese Regelung wieder geändert wird. Fussgänger, welche einen Fussgängerstreifen überqueren wollen, haben dies durch ein klares Handzeichen zu signalisieren.

Sanierung von Bahnübergängen: Immer noch gibt es in der Schweiz gefährliche Bahnübergänge, welche saniert werden müssten. Die entsprechende Bundesunterstützung fiel dem Sparprogramm 1998 zum Opfer. Die Kantone konnten in der Folge die Lücke nicht decken. Die SAB erwartet deshalb, dass in der nächsten Leistungsvereinbarung mit den SBB resp. den KTU ein Investitionskredit aufgenommen wird, um die verbleibenden Gefahrenstellen zu sanieren. Sollten die Arbeiten an der Bahnreform 2, zweite Etappe soweit fortschreiten, dass diese den nächsten

Rahmenkredit für die KTU ablösen würde, so wäre das Anliegen dort aufzunehmen. Zudem muss auch der Bereich Strassen seinen Beitrag zur Sanierung der Übergänge leisten.

Gemäss Plänen des ASTRA sollen die begrünten Mittelstreifen auf den Nationalstrassen aufgehoben werden. Diese Absicht muss abgelehnt werden. Die Hecken dienen durchaus als Sichtschutz in der Nacht gegen Scheinwerferlicht und falsch eingestellte Abblendlichter.

Für die Beantwortung der weiteren gestellten Fragen verweisen wir auf den Fragebogen.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Der Präsident:

Der Direktor:

Dr. Theo Maissen

Thomas Egger