

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: X	Verband, Organisation, Übrige: <input type="checkbox"/>
Absender: Regierungsrat des Kantons Solothurn Rathaus 4509 Solothurn	

I. Allgemeine Bemerkungen

Bemerkungen:

Grundsätzliches

a) Der Kanton Solothurn unterstützt generell Massnahmen, welche die Verkehrssicherheit erhöhen. Insgesamt ist auch dem Kosten- und Nutzenverhältnis des gesamten Projektes genügend Rechnung zu tragen. Auf dem Papier scheinen manche Massnahmen einfach zu sein. Sie können indessen in der Umsetzung sehr teuer werden (das gilt insbesondere für bauliche Massnahmen). Es ist deshalb auch eine wirtschaftliche Güterabwägung vorzunehmen. So können polizeiliche Massnahmen oft viel günstiger umgesetzt werden als sehr kostspielige bauliche Anpassungen. Sie können zudem meist leichter durchgesetzt werden und haben damit auch eine weitaus bessere Kostenwirksamkeit.

b) Der Massnahmenkatalog ist sehr breit und geht von baulichen Massnahmen bis zur Velofahrberechtigung für Kleinkinder. Der Selbstverantwortung im Normalfall ist genügend Spielraum zu belassen. Die Kantone und Gemeinden realisieren – um ein Beispiel zu nennen – mit viel Aufwand Velowege, Tempo 30-Zonen, Begegnungszonen etc. Deren Benutzung sollte nicht unnötigerweise eingeschränkt oder durch übertriebene staatliche Vorschriften (Verbot von Velos bei Kleinkindern etc.) erschwert werden.

c) In den Vernehmlassungsunterlagen wird zitiert, dass das menschliche (Fehl-) Verhalten die Hauptursache von Verkehrsunfällen bildet. In der gesamten Vorlage kommt dies jedoch zu wenig deutlich zum Ausdruck. In den drei Finanzierungsmodellen wird zwar beschrieben, wie viele Todesopfer resp. Schwerverletzte bei Umsetzung der Massnahmen vermieden werden könnten. Die Projekte sind auf Kosten-/Nutzenverhältnisse zu evaluieren.

d) Alle drei Finanzierungsmodelle weisen ein sehr gutes Kosten-/Nutzen-Verhältnis aus, wenn man von rein theoretischen Zahlen ausgeht, wie viel ein Todesopfer, resp. ein Schwerverletzter im Durchschnitt kostet. Selbst bei der Wahl der teuersten Variante dürfte jedoch deutlich werden, dass mit baulichen Massnahmen nur ein kleiner Teil der angestrebten Gesamtwirkung erzielt werden kann. Es darf nicht der Eindruck entstehen, dass – wie in der Vorlage beschrieben – die Strasse den Verkehrsteilnehmern Fehler verzeihen kann. Selbst mit extrem teuren baulichen Massnahmen kann dies nicht erreicht werden. Der gewählte Titel des Massnahmenpaketes ist deshalb eher unglücklich.

Abgrenzung

a) Wie der Erläuternde Bericht richtigerweise festhält (Seite 17, Ziffer 2.3.3), wurde mit dem NFA eine klare Kompetenzabgrenzung beschlossen. Auf dem Umweg einer anderen Gesetzgebung darf nun diese Kompetenzabgrenzung weder direkt noch indirekt beeinflusst werden. Die Kantone sind allein verantwortlich für den Zustand und Ausgestaltung ihrer Strassen (die technisch von den Strassenbaunormen vorgegeben werden) und auch der technischen Ausgestaltung / bauliche Sicherheitsmassnahmen. Via sicura ist bezüglich der Infrastrukturmassnahmen zumindest problematisch.

b) Wenn das von den Kantonen zu verantwortende Strassennetz im Rahmen und gestützt auf Via sicura (bzw. SVG) zusätzlich mit bestimmten baulichen Massnahmen verbessert werden muss, hat der Bund zumindest die entsprechenden Mehrkosten zu übernehmen. Dazu bietet das vorgelegte Projekt zwar eine Lösung. Es müsste aufgezeigt werden, welche Kosten anfallen und wie die Finanzierung geregelt ist.

II. Fragen

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

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

1. Variante Ziff. 3.1 gemäss Erläuterungsbericht		
1.1 Erhöhung des Zuschlags auf 2,5 %?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: -		
1.2 Zweckbestimmung für edukative und informative Massnahmen?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Wir lehnen jegliche Bundesvorschriften ab, die die Kantone hinsichtlich Verwendungszweck von Einnahmen aus dem Strassenverkehr einschränken.		

2. Variante Ziff. 3.2 gemäss Erläuterungsbericht		
2.1 Erhöhung des Zuschlags auf 5 %?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: -		

2.2 Zweckbestimmung der Verkehrsbussen?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Wir lehnen jegliche Bundesvorschriften ab, die die Kantone hinsichtlich Verwendungszweck von Einnahmen aus dem Strassenverkehr einschränken.		

3. Variante Ziff. 3.3		
3.1 Erhöhung des Zuschlags auf 5 %?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: -		
3.2 Zweckbestimmung des Zuschlags?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Wir lehnen jegliche Bundesvorschriften ab, die die Kantone hinsichtlich Verwendungszweck von Einnahmen aus dem Strassenverkehr einschränken.		

II.b. Einzelmassnahmen (Ziff. 4.1 Strassenverkehrsgesetz)

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

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>Zu den einzelnen Massnahmen</p> <p>a) Die Tiefbauämter sind in erster Linie durch die neuen Artikel 6a bis 6c, eventuell 6d SVG angesprochen. Inhaltlich machen alle Empfehlungen Sinn und können vom Kanton Solothurn mitgetragen werden. Diese Massnahmen sind allerdings nicht neu, sondern werden in der Regel bereits heute angewandt, auch wenn sie nicht ausdrücklich auf Gesetzesstufe festgehalten sind.</p> <p>b) Die ausdrückliche Festhaltung in einem Bundesgesetz führt aber gleichzeitig zu zusätzlichen Verpflichtungen, direkt des Bundes, indirekt aber auch der Kantone. Gesetzestechnisch beinhalten Gesetze in der Regel keine "blossen" Empfehlungen. Auf jeden Fall führt es damit zu Druck Richtung Sanierungszwang auch der kantonalen und kommunalen Strassen.</p> <p>c) Diese Bestimmungen werden sodann im Zusammenhang mit der Werkeigentümerhaftung etc. rechtliche Folgen haben (verstärkte Haftung des Staates). Der Hinweis Seite 21 des Erläuternden Berichts, dass der bestehende Zustand nicht mangelhaft im Sinne von Art 58 OR sei, hilft hier nicht viel weiter. In einem Haftpflichtprozess ist es alleweil leichter, Schadenersatz zu bekommen, wenn man sich auf Gesetzesnormen berufen kann (auch wenn es nur allgemeine sind) und ermöglicht dem Richter, einen direkten Bezug zu machen.</p> <p>d) Die neuen Gesetzesbestimmungen nennen zwar keine konkreten Massnahmen. Der Erläuternde Bericht ist indessen Bestandteil der Materialien. Wenn nun dort als ein Beispiel die Ausrüstung mit Trennungselementen ausdrücklich erwähnt wird (Seite 20 Ziffer 4.1 zweites Top), bedeutet dies die Definition des Standards. Die Kantone haben diesen zu erfüllen. Eine entsprechende Forderung wird bei jedem kleinen Unfall deponiert werden (und gemäss Ziffer c. oben auch geltend gemacht werden). Da nützt es nicht viel, wenn im Erläuternden Bericht (Seite 20) die Einschränkung „wo sinnvoll und zweckmässig“ gemacht wird.</p> <p>e) Art. 6c SVG sieht eine Verpflichtung vor, das Strassennetz systematisch auf Unfallschwerpunkte zu analysieren. Im Grundsatz ist die Aussage richtig und die Kantone anerkennen diese Aufgabe auch für sich und handeln heute schon danach. Diese Bestimmung ist indessen ordnungspolitisch fragwürdig. Sie beinhaltet einen Eingriff in die autonome Verwaltungstätigkeit der Kantone. Hinzu kommt, dass diese Bestimmung Basis für eine weitgehende Detailregelungen sein könnte. Diese Bestimmung ist nicht nötig, weil die heutige Rechtslage genügt.</p> <p>f) Die Verpflichtung der Kantone, einen Sicherheitsbeauftragten zu bestimmen, stellt ebenfalls einen Eingriff in die Verwaltungskompetenz der Kantone dar, wozu der Bundesgesetzgeber nicht berechtigt ist. Die Kantone sind vielmehr frei, selber zu bestimmen, wie sie ihre Aufgaben zweckmässig erfüllen wollen. Viele Kantone führen bereits interne Sicherheitsaudits der Projekte durch.</p> <p>Zusammenfassung / Folgerungen</p> <p>Mit den gemachten Vorbehalten wird der Aussage des Erläuternden Berichtes (Seite 7, Ziffer 1.5.3), dass „Bau, Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes nicht überall den Anforderungen an eine sichere Strasseninfrastruktur entsprechen und dass das Strassennetz nicht so ausgebaut sei, dass menschliches Versagen möglichst keine und nur geringe Folgen“ hat, im Grundsatz nicht widersprochen. Indessen ist der vorgeschlagene Weg mit Bauvorschriften, bzw. -empfehlungen in einem Bundesgesetz nicht zielführend, sicher aber überschüssend. Das in der Vorlage verwendete Schlagwort "sichere Strasse" ist zu streichen. Die Strasse kann Fehler der Verkehrsteilnehmer nicht verzeihen. Diese Tatsache muss immer bewusst bleiben.</p> <p>Der Kanton Solothurn will die Sicherheit des Strassennetzes verbessern, liegt es doch auch in seinem Interesse. Es braucht aber dazu zumindest im Bereich Infrastrukturen keine individuellen technischen Bundesvorschriften und Verhaltensanordnungen. Die Finanzierung konkreter Anpassungen genügt.</p>		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Mindestanforderungen an die charakterliche Eignung festlegt? (Art. 14 Abs. 1 Bst. d und 25 Abs. 3 Bst. a)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: -		

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

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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die grosse Mehrzahl der Fahrzeuglenkenden wird im Strassenverkehr nicht auffällig sondern fährt sicher und den Vorschriften entsprechend. Für diesen weitaus grössten Teil ist es nicht erforderlich und unverhältnismässig, aus Gründen der Verkehrssicherheit eine obligatorische Weiterbildung zu verlangen. Immerhin ist die Schweiz hinsichtlich Verkehrssicherheit eines der sichersten Länder. Schon deshalb besteht die Gefahr, dass eine obligatorische Weiterbildung durch den grössten Teil der Betroffenen als unnötige Schikane betrachtet und einfach abgesehen würde. Hinzu kommt, dass diese Weiterbildungskurse für die riesige Masse aller Personenwagen- und Motorradlenkenden nur mit einem enormen Aufwand zu organisieren und durchzuführen wären. Ebenso dürfte es unter diesen Rahmenbedingungen eine grosse Herausforderung sein, eine entsprechend geforderte Qualität der Kurse zu erreichen. Dies machen auch die Ausführungen im erläuternden Bericht zu diesen Kursen deutlich (behördliche Anerkennung, abgesperrtes Areal etc.). Bereits bei den, heute in einer viel kleineren Anzahl durchzuführenden, obligatorischen Weiterbildungskursen im Rahmen des Führerausweises auf Probe, fordert die Sicherstellung von Angebot und Qualität die Beteiligten in Durchführung und Überwachung in grossem Mass. Der zu erwartende gigantische Aufwand würde zum ausgesprochen kleinen Nutzen dieser Weiterbildungskurse in einem klaren Missverhältnis stehen. Sollte dieses Weiterbildungsobligatorium dennoch eingeführt werden, müsste es im Detail mit verschiedenen anderen Regelungen wie z.B. spätere Absolvierung einer Führerprüfung für eine weitere Kategorie, anderweitig vorgeschriebene Weiterbildungspflichten, andere Periodizitäten wie medizinische Kontrolluntersuchungen etc. abgestimmt werden, was die Regelung weiter verkomplizieren würde. Wir sind der Überzeugung, dass für die Erreichung der hier angestrebten Ziele eine Optimierung der 1. Phase der Führerausbildung und Anreizsysteme für den freiwilligen Besuch von Weiterbildungskursen einen wirksameren und vollzugstauglicheren Weg darstellen.		
Nur für Motorwagenfahrende?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: -		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

	Nur für Motorradfahrende?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen: -	

8. Sind Sie mit der Befristung des Führerausweises einverstanden? (Art. 15b und 15c)		
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen: Für Personen, welche Fahrzeuge der Kategorien A und B nicht gewerbsmässig führen, erachten wir eine Befristung als nicht erforderlich bzw. wir sind vom Nutzen, der aus einer solchen Befristung für die Sicherheit resultieren würde, nicht überzeugt. Aus Gründen der Verhältnismässigkeit lehnen wir die Massnahme für diese beiden Kategorien deshalb ab. Die Sicherstellung des Vollzugs der bestehenden gesetzlichen Sanktionen und Massnahmen, möglichst unmittelbar nach festgestellter Widerhandlung, erachten wir als einen wirksameren Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit. Bei den Kategorien C und D (sowie bei deren Unterkategorien) bestehen bereits heute gestützt auf die Chauffeurverordnung (SR 822.221) periodische medizinische und altersabhängige Untersuchungspflichten sowie die Verpflichtung zum Besuch von Weiterbildungskursen. Soll eine zeitliche Befristung trotzdem geprüft werden, so bietet sich das 70. Altersjahr als Grenze der Gültigkeitsdauer an (siehe 9.1)	

9. Sind Sie mit der Periodizität der Fahreignungsuntersuchungen für nichtberufsmässige Fahrzeuglenkerinnen und -lenker einverstanden? (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"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen: -	

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? (Art. 15c Abs. 7)		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA, Variante mit 70 Jahren <input type="checkbox"/> JA, Variante mit 75 Jahren	<input type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen: -	

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
Bemerkungen: -		

11. Sind Sie mit der obligatorischen Nachschulung bei einem Führerausweisentzug einverstanden? (Art. 16e)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<input checked="" 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)?		
Bemerkungen: -		

12. Sind Sie mit der Verpflichtung zum Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten nach einem Führerausweisentzug wegen einer schweren Widerhandlung gegen die Geschwindigkeitsvorschriften einverstanden? (Art. 17a und 99 Ziff. 9)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: In Art. 17a Abs. 1 E-SVG müssen auch Art. 16c Abs. 2 Bst. e (Entzug für immer) und Art. 16d Abs. 3 (Unverbesserlichkeit) erwähnt werden. Durch die neue Bestimmung sollen Personen, die in schwerer Weise oder wiederholt gegen die Geschwindigkeitsvorschriften verstossen haben, zum Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten nach einem Führerausweisentzug verpflichtet werden (erläuternder Bericht S. 29). Dagegen ist nichts einzuwenden. Es fällt aber auf, dass eine mittelschwerere Widerhandlung, die zu einem Entzug von mindestens 15 Monaten führt (Art. 16b Abs. 2 Bst. d SVG) keine Einbaupflicht auslöst. Es sollte grundsätzlich geprüft werden, ob bei Warnungsentzügen nach den Artikeln 16b und 16c SVG nicht grundsätzlich die Grenze für die Einbaupflicht nach Sicherungsentzügen aus dem Kaskadensystem oder nach Art. 16d Abs. 1 lit. c SVG übernommen werden sollte (unbestimmte Zeit, mindestens zwei Jahre). Nach dem Wortlaut von Art. 17a Abs. 1 E-SVG führt eine Geschwindigkeitsüberschreitung auch dann zu einer Einbaupflicht, wenn der erste Entzug wegen einer anderen Widerhandlung angeordnet werden musste. Beispiel: Erster Entzug 3 Monate wegen Fahrens in übermüdetem Zustand (schwere Widerhandlung); zweiter Entzug innert 5 Jahren für 12 Monate (Art. 16c Abs. 2 lit. c SVG) wegen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 35 km/h auf der Autobahn (schwere Widerhandlung). Der zweite Entzug wird nun mit der Pflicht zum Einbau eines Datenaufzeichnungsgerätes verbunden, was nicht einzusehen ist, denn die umgekehrte Reihenfolge der Delikte löste keine Einbaupflicht aus. Art. 17a Abs. 1 E-SVG muss deshalb so formuliert werden, dass für die Einbaupflicht ein früherer Entzug wegen eines Geschwindigkeitsdelikts zu einer kaskadenbedingten Mindestentzugsdauer von 12 Monaten geführt hat oder dass der Fahrleumund mit einem Entzug wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung belastet ist. Nach der Formulierung von Art. 17a Abs. 3 E-SVG ist ein wegen Fahrens eines Fahrzeugs ohne Datenaufzeichnungsgerät bei bestehender Einbaupflicht nicht kaskadenrelevant. Dem Täter droht – auch im Wiederholungsfall – lediglich eine Busse und ein mindestens einmonatiger Führerausweisentzug, was nicht sonderlich abschreckend wirkt.		

13. Sind Sie mit der Neudefinition des Mindestalters für Rad Fahrende einverstanden? (Art. 19 Abs. 1 und 1 ^{bis})		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Diesem Mindestalter kann nur zugestimmt werden, wenn die entsprechende Verordnung des Bundesrates die Bemühungen (insbesondere) der Gemeinden unterstützt, auf speziell verkehrsberuhigten Strassen (Wohnstrassen, Begegnungszonen usw.), auch jüngeren Kindern das Radfahren zu gestatten.		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

--

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

15. Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat Massnahmen zur Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung erlässt ? (Art. 25 Abs. 3 Bst. f und g)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: -		

16. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für Personengruppen, denen im Strassenverkehr besondere Verantwortung zukommt oder von denen eine besondere Gefahr ausgeht, eine tiefere Promillegrenze (0,1 Promille) festlegen kann als die von Bundesversammlung festgelegte generelle Limite von 0,5 Promille? (Art. 31 Abs. 2 ^{bis})		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: -		

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: -		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

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: -		
16.7 Inhaber des Führerausweises auf Probe?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: -		
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: -		
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: Das vorgeschlagene Verfahren dürfte sich insbesondere für die Polizei als effizient erweisen. Unabdingbar ist jedoch, dass die gemessenen Resultate gerichtsverwertbar sind. Eventuell ist ein bestimmter Toleranzbereich festzulegen, so dass die Streuung und die Verzerrung der Werte, die offenbar nicht gänzlich auszuschliessen sind, zu vernachlässigen sind.		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

19. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Einführung der Helmtragepflicht für Rad Fahrende erhält? (Art. 57 Abs. 5 Bst. b)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Wegen grundsätzlicher Bedenken gegen weitere Obligatorien wäre u. E. der Vorschlag näher zu prüfen, mittels Prämienvergünstigung der Unfallversicherungen auf freiwilliger Basis einen entsprechenden Anreiz zum Helmtragen zu schaffen. Sollte dadurch die Quote der Helmtragenden nicht markant zu erhöhen sein, könnte in einem zweiten Schritt immer noch ein entsprechendes Obligatorium eingeführt werden.		

20. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Helmtragepflicht für Kinder bis 14 Jahren einführt? (Art. 57 Abs. 5 Bst. b)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: -		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Haftpflichtversicherungen bei grobfahrlässig begangenen Verkehrsregelverletzungen Rückgriff auf die unfallverursachende Person nehmen müssen? (Art. 65 Abs. 3)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: -		

22. Sind Sie mit der Einführung der Schadenverlaufserklärung einverstanden? (Art. 68a)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: -		

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

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

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: Dies erscheint richtig, wobei die Hürde der Skrupellosigkeit uns allzu hoch erscheint. Bereits ab einer „rücksichtslosen“ Tatbegehung sollte dies unseres Erachtens möglich sein. Beruht die Verkehrsregelverletzung auf übersetzter Geschwindigkeit, kann unseres Erachtens auf die vom Kanton Zürich erarbeitete und mittlerweile von verschiedenen Fachgremien anerkannte Definition eines „Raserfalles“ zurückgegriffen werden. Ausserdem sollte auch die Verwertung möglich sein; ein allfälliger Erlös ist dabei zwingend zur Leistung von Schadenersatz und Genugtuung sowie zur Begleichung der Verfahrenskosten (nicht aber der Parteientschädigung) zu verwenden. Ein Überschuss muss dem Staat bzw. dem Garantiefonds zukommen. Ausserdem ist sicherzustellen, dass die Einziehung sowie die Vernichtung bzw. Verwertung unabhängig von den bestehenden Eigentumsverhältnissen möglich sind. Auch bei Führerausweisentzug ist die Rücksichtslosigkeit im Sanktionenkatalog speziell zu gewichten.		

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: -		

26. Sind Sie damit einverstanden, dass der Kreis der strafbaren Handlungen bei Radarwarnungen ausgedehnt wird? (Art. 98a)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: -		

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: -		

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
Bemerkungen: -		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

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
Bemerkungen: -		

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: -		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Bei der Anordnung von Administrativmassnahmen handelt es sich in den Kantonen zu einem beachtlichen Teil um ein Massengeschäft, welches bis anhin durch die Massnahmebehörden grundsätzlich problemlos, effizient und qualitativ einwandfrei erledigt wurde. So werden heute die Administrativmassnahmen in sehr vielen Fällen durch die Massnahmebehörden deutlich früher ausgefällt als die Strafen durch die Strafbehörden. Es ist deshalb zu befürchten, dass mit der Schaffung von Verkehrsgerichten und deren Zuständigkeit auch für die Administrativmassnahmen diese deutlich später nach der Widerhandlung als heute ausgefällt würden und somit das Gegenteil vom angestrebten Zweck der Beschleunigung erreicht würde. Weiter ist darauf hinzuweisen, dass mit dem seit 01.01.2005 geltenden neuen Massnahmerecht mit seinen detaillierten Regelungen insbesondere zu den Mindestentzugsdauern die Vereinheitlichung der Praxis bereits weitgehend erreicht wurde. Auch hier ist zu befürchten, dass eine Übertragung der Administrativmassnahmen an Verkehrsgerichte einen Rückschritt bringen würde. Heute trägt zudem zur Vereinheitlichung bei, dass es in jedem Kanton - im Gegensatz zu den Gerichten - nur <u>eine</u> Massnahmebehörde gibt. Die im Bericht erhobene Behauptung, die Entzugsbehörden könnten Fahreignungsabklärungen erst nach Vorliegen des rechtskräftigen Strafurteils in die Wege leiten, ist schlicht falsch.		

Vernehmlassung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura FRAGEBOGEN

Der Sachverhalt wird diesen Behörden mittels Polizeirapport zum selben Zeitpunkt mitgeteilt wie den Strafbehörden, so dass die notwendigen Schritte sofort eingeleitet werden können. Im Weiteren kommt noch hinzu, dass die Berührungspunkte und Schnittstellen zwischen den Zulassungs- und Massnahmeabteilungen der Strassenverkehrsämter und Motorfahrzeugkontrollen noch nie so gross waren wie heute (z.B. betreffend Fahreignungsabklärungen, beim Führerausweis auf Probe, bei der Anordnung von Auflagen etc.). Würden nun die Administrativmassnahmen (und damit auch die Massnahmen bei Bewerbern, die einen Erstaussweis beantragen!) den Verkehrsgerichten übertragen, wäre dies auch hier mit einem erheblichen Effizienzverlust und komplizierteren und langwierigeren Abläufen verbunden, die auch entsprechend fehleranfälliger wären. Schlussendlich erinnern wir daran, dass im Rahmen der Revision des allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches die Übertragung der Warnungsentzüge auf den Strafrichter klar abgelehnt wurde.

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

34. Weitere Bemerkungen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	
<p>Bemerkungen:</p> <p>Nach Art. 16d Abs. 2 SVG ist mit einem Entzug nach Art. 16d Abs. 1 SVG eine Sperrfrist zu verbinden, wenn der Sicherungsentzug an die Stelle eines Warnungsentzuges nach den Artikeln 16a – c tritt. Nach dem geltenden Recht wird ein Führerausweis gestützt auf Art. 16 Abs. 1 SVG entzogen, wenn sich der Betroffene einer angeordneten Eignungsuntersuchung nicht unterzieht. Ein Entzug nach Art. 16d Abs. 1 Bst. a – c ist deshalb nicht möglich, weil der Eignungsmangel wegen verweigerter Untersuchung keiner dieser Bestimmungen (Bst. a – c) zugeordnet werden kann. Nach dem Wortlaut des Gesetzes ist es nicht möglich, mit einem Entzug nach Art. 16 Abs. 1 SVG eine Sperrfrist zu verbinden, was deshalb störend ist, weil derjenige, der sich der Eignungsuntersuchung nicht unterzieht, das Kaskadensystem umgehen kann. Wir schlagen deshalb vor, diese Gesetzeslücke mit folgender Bestimmung zu schliessen: Art. 16d Abs. 1 Bst. d SVG: d. sie sich einer angeordneten Untersuchung nicht unterzieht.</p> <p>Artikel 6a Abs. 1 OBG ist ersatzlos zu streichen. Das Verfahren und die einzuhaltenen Vorgaben bei automatischen Verkehrsüberwachungsanlagen sind in den entsprechenden Technischen Weisungen des Bundesamtes für Verkehr bereits eingehend geregelt.</p>		