



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Via sicura
Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr

Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	5
2.	Vernehmlassungsteilnehmende	5
2.1	Abkürzungsverzeichnis der Vernehmlassungsteilnehmenden	6
2.1.1	Kantone	6
2.1.2	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	6
2.1.3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie der Wirtschaft	6
2.1.4	Kantonale Stellen	6
2.1.5	Gemeinden	6
2.1.6	Organisationen	6
2.1.7	Private	9
3.	Beantwortung des Fragebogens	10
3.1	Allgemeine Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage	10
3.2	Bemerkungen zu den Umsetzungsvarianten	13
3.2.1	Allgemeine Bemerkungen	13
3.2.1.1	Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie	14
3.2.1.2	Zweckbindung der Verkehrsbussen	14
3.2.1.3	Beantwortung der Fragen zu den Umsetzungsvarianten	14
3.2.1.3.1	Frage 1: Variante gemäss Ziffer 3.1 des Erläuterungsberichts	14
3.2.1.3.1.1	Frage 1.1: Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie auf 2,5 %?	14
3.2.1.3.2	Frage 2: Variante gemäss Ziffer 3.2 des Erläuterungsberichts	18
3.2.1.3.2.1	Frage 2.1: Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie auf 5 %?	18
3.2.1.3.2.2	Frage 2.2: Zweckbestimmung der Verkehrsbussen?	19
3.2.1.3.3	Frage 3: Variante gemäss Ziffer 3.3 des Erläuterungsberichts	21
3.2.1.3.3.1	Frage 3.1: Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie auf 5 %?	21
3.2.1.3.3.2	Frage 3.2: Zweckbestimmung des Zuschlags?	22
3.3	Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Einzelmassnahmen	23
3.3.1	Strassenverkehrsgesetz	23
3.3.1.1	Frage 4: Sind Sie mit den Infrastrukturmassnahmen einverstanden? (Art. 6a - 6d)	23
3.3.1.2	Frage 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)	29
3.3.1.3	Frage 6: Sind Sie damit einverstanden, dass Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen, keine Lernfahrten begleiten dürfen? (Art. 15 Abs. 1)	31
3.3.1.4	Frage 7: Sind Sie mit der Einführung eines Weiterbildungsobligatoriums (1 Tag pro 10 Jahre) für Personenwagen- und Motorradlenkende einverstanden? (Art. 15 Abs. 5)	32
3.3.1.4.1	Für Motorwagen- und Motorradfahrende?	32
3.3.1.4.2	Nur für Motorwagenfahrende?	33
3.3.1.4.3	Nur für Motorradfahrende?	34
3.3.1.5	Frage 8: Sind Sie mit der Befristung des Führerausweises einverstanden? (Art. 15b und 15c)	35
3.3.1.6	Frage 9: Sind Sie mit der Periodizität der Fahreignungsuntersuchungen für nichtberufsmässige Fahrzeuglenker und -lenkerinnen einverstanden? (Art. 15c Abs. 1 - 3)	36
3.3.1.7	Frage 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)	38
3.3.1.8	Frage 10: Sind Sie damit einverstanden, dass beim Verdacht fehlender Fahreignung im Sinne von Artikel 15d die kantonale Behörde eine Fahreignungsuntersuchung anordnen muss? (Art. 15d)	39
3.3.1.9	Frage 11: Sind Sie mit der obligatorischen Nachschulung bei einem Führerausweisentzug einverstanden? (Art. 16e)	41

3.3.1.10	Frage 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)	43
3.3.1.11	Frage 13: Sind Sie mit der Neudefinition des Mindestalters für Rad Fahrende einverstanden? (Art. 19 Abs. 1 und 1bis)	46
3.3.1.12	Frage 14: Sind Sie mit der Anhebung des Mindestalters für Fuhrleute einverstanden? (Art. 21 Abs. 1 und 2 erster Satz)	48
3.3.1.13	Frage 15: Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat Massnahmen zur Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung erlässt? (Art. 25 Abs. 3 Bst. f und g)	49
3.1.1.14	Frage 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? (Art. 31 Abs. 2 ^{bis})	50
3.1.1.14.1	Frage 16.1: Personen, die den konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse durchführen?	52
3.3.1.14.2	Frage 16.2: Personen, die Personen- oder Gütertransporte (mit Lastwagen) berufsmässig durchführen?	53
3.3.1.14.3	Frage 16.3: Personen, die Lieferwagen führen?	54
3.3.1.14.4	Frage 16.4: Fahrlehrer?	55
3.3.1.14.5	Frage 16.5: Personen, die Lernfahrten begleiten?	56
3.3.1.14.6	Frage 16.6: Inhaber des Lernfahrausweises?	56
3.3.1.14.7	Frage 16.7: Inhaber des Führerausweises auf Probe?	57
3.3.1.15	Frage 17: Sind Sie mit der Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag einverstanden? (Art. 41 Abs. 1)	58
3.3.1.16	Frage 18: Sind Sie damit einverstanden, dass die beweissichere Atemprobe eingeführt wird? (Art. 55 Abs. 6 und 7 Bst. d)	60
3.3.1.17	Frage 19: Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Einführung der Helmtragpflicht für Rad Fahrende erhält? (Art. 57 Abs. 5 Bst. b)	62
3.3.1.18	Frage 20: Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Helmtragpflicht für Kinder bis 14 Jahren einführt? (Art. 57 Abs. 5 Bst. b)	64
3.3.1.19	Frage 21: Sind Sie damit einverstanden, dass die Haftpflichtversicherungen bei grobfahrlässig begangenen Verkehrsregelverletzungen Rückgriff auf die unfallverursachende Person nehmen müssen? (Art. 65 Abs. 3)	66
3.3.1.20	Frage 22: Sind Sie mit der Einführung der Schadenverlaufserklärung einverstanden? (Art. 68a)	68
3.3.1.21	Frage 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)	69
3.3.1.22	Frage 24: Sind Sie damit einverstanden, dass Motorfahrzeuge bei skrupelloser Tatbegehung vom Gericht eingezogen und vernichtet werden können? (Art. 90a)	70
3.3.1.23	Frage 25: Sind Sie mit strengeren Sanktionen beim Fahren ohne den erforderlichen Führerausweis einverstanden? (Art. 95 Ziff. 1 und 1 ^{bis})	72
3.3.1.24	Frage 26: Sind Sie damit einverstanden, dass der Kreis der strafbaren Handlungen bei Radarwarnungen ausgedehnt wird? (Art. 98a)	73
3.3.1.25	Frage 27: Sind Sie mit der Neuregelung der Strassenverkehrsunfallstatistik einverstanden? (Art. 104 Abs. 2 sowie 104f und 104g)	74
3.3.1.26	Frage 28: Sind Sie mit dem Auskunftsrecht der Versicherer aus dem ADMAS-Register einverstanden? (Art. 104b Abs. 2 und 6 Bst. g)	77
3.3.2	Fragen zu Einzelmassnahmen im Ordnungsbussengesetz	78
3.3.2.1.	Frage 29: Ordnungsbussenverfahren: Soll die vorgeschlagene Halterhaftung für Ordnungsbussen eingeführt werden? (Art. 6 Abs. 3 und 6a Abs. 3 OBG)	78
3.3.2.2.	Frage 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)	79
3.3.3	Frage zu einer Einzelmassnahme im Heilmittelgesetz	81

3.3.3.1	Frage 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)	81
3.3.4.	Weitere Fragen	82
3.3.4.1	Frage 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)	82
3.3.4.2	Frage 33: Sind Sie mit den Massnahmen zu Forschung, Entwicklung und Statistik einverstanden? (Erläuterungsbericht, Ziff. 2.2.4)	85
3.3.5	Frage 34: Weitere Bemerkungen	86
	Liste der Vernehmlassungsadressaten	94
1.	Kantone	94
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	95
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	96
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	97
5.	Übrige	97
	Abkürzungsverzeichnis	104

1. Ausgangslage

Der Bundesrat eröffnete am 5. November 2008 die Vernehmlassung zu Via sicura, dem Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr. Die Vernehmlassung, die in Form eines Fragebogens durchgeführt wurde, dauerte bis zum 15. März 2009.

Via sicura enthält rund 60 aufeinander abgestimmte Massnahmen, mit deren Umsetzung das im Jahr 2005 vom Bundesrat formulierte Ziel, die Anzahl der im Strassenverkehr getöteten und schwerverletzten Personen innerhalb der nächsten zehn Jahre signifikant zu senken, erreicht werden kann. In der Vernehmlassung wurde das Schwergewicht auf diejenigen Massnahmen gelegt, die Änderungen von Erlassen der Bundesversammlung erfordern. Davon betroffen sind das Strassenverkehrsgesetz¹, das Ordnungsbussengesetz², das Unfallverhütungsbeitragsgesetz³, die Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr⁴, das Bundesgesetz über die Invalidenversicherung⁵ und das Heilmittelgesetz⁶.

Für die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen wurden drei Finanzierungsvarianten mit jeweils unterschiedlichen Kosten, Finanzierungsquellen und Wirkungsgraden zur Diskussion gestellt. Die erste Variante sieht eine Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie (MHV-Prämie) von heute 0,75 Prozent auf 2,5 Prozent vor, was einen Finanzierungsbeitrag von 45 Mio. Franken pro Jahr ergibt. Bei der zweiten Variante wird eine Erhöhung des Zuschlags auf der MHV-Prämie auf 5 %, verbunden mit einer 50 %-igen Zweckbindung der Einnahmen aus den Verkehrsbussen (Finanzierungsbeitrag von 300 Mio. Franken pro Jahr) vorgeschlagen, und bei der dritten Variante eine Erhöhung des Zuschlags auf der MHV-Prämie auf 5 % (Finanzierungsbeitrag von 110 Mio. Franken pro Jahr).

2. Vernehmlassungsteilnehmende

Zur Vernehmlassung wurden neben den ständigen Adressaten gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben a - d des Bundesgesetzes über das Vernehmlassungsverfahren⁷ 421 weitere Organisationen eingeladen. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat insgesamt 198 Stellungnahmen erhalten. Alle Kantone, sechs in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien, sieben gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie der Wirtschaft, 106 übrige Organisationen und 50 Private haben geantwortet. Zwei Organisationen haben ausdrücklich auf die Einreichung einer Stellungnahme verzichtet.

Übersicht über die eingegangenen Antworten:

	Total begrüsst	Antworten Begrüsste	Antworten nicht Begrüsste	Total Antworten
Kantone	26	26		26
Parteien	17	6		6
weitere Organisationen	421	76	41	117
Private	1		50	50
Total	465	108	91	199

¹ SR 741.01

² SR 741.03

³ SR 741.81

⁴ SR 741.13

⁵ SR 831.20

⁶ SR 812.21

⁷ SR 172.061

2.1 Abkürzungsverzeichnis der Vernehmlassungsteilnehmenden

2.1.1 Kantone

Alle Kantone

2.1.2 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

CVP	PDC / CVP, PDC, Parti démocrate-chrétien, Case postale 5835, 3001 Berne
EVP	EVP / PEV, Evangelische Volkspartei der Schweiz, Postfach 3467, 8021 Zürich
FDP	FDP. Die Liberalen, Postfach 6136, 3001 Bern
Grüne	Grüne Partei der Schweiz, 3011 Bern
SP	SP, Sozialdemokratische Partei der Schweiz, 3011 Bern
SVP	Schweizerische Volkspartei, Postfach 8252, 3001 Bern

2.1.3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie der Wirtschaft

economiesuisse	economiesuisse, Verband der Schweizer Unternehmen, Postfach, 8032 Zürich
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, 3001 Bern
SBV	Schweizerischer Bauernverband, Bern
SGB	SGB, Schweizerischer Gewerkschaftsbund, Postfach, 3001 Bern 23
sgv usam	Schweizerischer Gewerbeverband, Postfach, 3001 Bern
SGV	Schweizerischer Gemeindeverband, 3322 Urtenen-Schönbühl
SSV	SSV, Schweizerischer Städteverband, 3000 Bern 6

2.1.4 Kantonale Stellen

App.Ger. BS	Appellationsgericht Basel-Stadt, 4051 Basel
IRM BE	Institut für Rechtsmedizin, Dr. rer. nat. Werner Bernhard, 3012 Bern
IRM BS	Institut für Rechtsmedizin, Dr. phil. Thomas Briellmann, Forensische Chemie und Toxikologie, 4056 Basel
IRM SG	Institut für Rechtsmedizin, Forensische Chemie und Toxikologie, 9007 St. Gallen
IRM ZH	Universität Zürich, Institut für Rechtsmedizin, 8057 Zürich
Kapo AI	Kantonspolizei Appenzell Innerrhoden, 9050 Appenzell
MFK SO	Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Solothurn, Postfach, 4512 Bellach
Pol. Cant. GE	Police Cantonale Genevoise, Officier de Circulation, Cap Y. Escher, 1211 Genève
ReKo BE	Rekurskommission des Kantons Bern für Massnahmen gegenüber Fahrzeugführern, 3011 Bern
ReKo TG	Rekurskommission für Strassenverkehrssachen des Kantons Thurgau, 8280 Kreuzlingen
SVA VS	Service de la circulation routière et de la navigation, 1950 Sion
TBA NW	Tiefbauamt Nidwalden, 6371 Stans

2.1.5 Gemeinden

Fräschels	Gemeinde Fräschels, Kanton Freiburg, 3284 Fräschels
Ingenbohl	Gemeinde Ingenbohl, Kanton Schwyz, 6440 Brunnen
Surpierre	Commune de Surpierre, Canton de Fribourg, 1528 Surpierre

2.1.6 Organisationen

ACS	ACS, Automobil Club der Schweiz, 3000 Bern
-----	--

ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein, Postfach, 8021 Zürich
Aefu	Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz, Postfach 111, 4013 Basel
AGU	AGU Zürich, Arbeitsgruppe Unfallmechanik, 8006 Zürich
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz, Postfach 5232, 3001 Bern
ANCV	Association nationale des coopératives vitivinicoles suisses, 3011 Bern
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter, 3000 Bern 6
ASCV	Association suisse du commerce des vins, 3011 Bern
ASG	Arbeitsgemeinschaft der Schweizer Getränkebranche, 3011 Bern
ASPE	Stiftung Kinderschutz Schweiz, Postfach 6949, 3001 Bern
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, 3007 Bern
ATVSL	Auto Tuning & Design Verband Schweiz/Liechtenstein, Postfach 313, 3360 Herzogenbuchsee
auto-schweiz	Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, Postfach 5232, 3001 Bern
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung, 3011 Bern
BPUK	Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz, 3000 Bern 7 (Zusammen mit KKJPD)
BUL	Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft, 5040 Schöffland
Car Tourisme Suisse	Car Tourisme Suisse, Car-Groupe ASTAG, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, 3007 Bern
CAS	Club der Autofreien Schweiz, 8048 Zürich
Centre Patronal	Centre Patronal, 1094 Paudex
COCRBT	Conférence des Officiers de la Circulation Romandie, Berne & Tessin, Dominique Rossi, 1014 Lausanne
Dachorgan	Dachorgan Alkohol/Drogen im Strassenverkehr, Paul Gisin, 8006 Zürich
Distiswiss	Distiswiss, 3011 Bern
eco swiss	ECO SWISS, Die Umweltschutzorganisation der Schweizer Wirtschaft, 8006 Zürich
FDK	Konferenz der kantonalen Finanzdirektorinnen und Finanzdirektoren, 3003 Bern
FER	Fédération des Entreprises Romandes, CP 5278, 1211 Genève 11
FMH	Verbindung der Schweizer Ärztinnen und Ärzte, 3000 Bern 15
FMS	Fédération Motocycliste Suisse, 8500 Frauenfeld
FPS	Freiheits-Partei Schweiz FPS, 4622 Egerkingen
FRE	Fédération romande des écoles de conduite, 1007 Lausanne
FSS	Fédération suisse des spiritueux, 3011 Bern
FSVA	Fédération Suisse des Véhicules Anciens, Postfach, 3001 Bern
Fussverkehr	Fussverkehr Schweiz, Fachverband der FussgängerInnen, 8032 Zürich
Future Bike	Verein Future Bike Schweiz, Jürg Zryd, 8003 Zürich
GastroSuisse	GastroSuisse, Verband für Hotellerie und Restauration, 8046 Zürich
GDK	Schweizerische Konferenz der kantonalen Gesundheitsdirektorinnen und -direktoren, 3000 Bern 7
IGBF	Interessengemeinschaft Berner Fahrlehrer, Peter Baumann, 3019 Bern
IGM	IG Motorrad, Postfach 3005, 8021 Zürich
IGWV	IG Wirtschaft und Verkehr, Postfach, 3000 Bern 7
Ind.Archäo.	Redaktion IndustrieArchäologie, Oskar Baldiger, 5222 Umiken
ISV	Interprofession suisse du vin, 3011 Bern (Ernest Daellenbach)
IVT ETH ZH	Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), ETH Zürich, 8093 Zürich
Kibü BS	Kinderbüro Basel, 4051 Basel
KKJPD	Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren, 3000 Bern 7 (zusammen mit BPUK)
VK KPKS/SVSP	Verkehrskommission der Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz / Schweizerischen Vereinigung städtischer Polizeichefs, 4415 Lausen
Krebsliga	Krebsliga Schweiz, Postfach 8219, 3001 Bern
KSBS	Konferenz der Strafverfolgungsbehörden der Schweiz, Postfach 6250, 3001 Bern
KSPD	KSPD, Konferenz der städtischen Polizeidirektorinnen und Polizeidirektoren, Postfach, 8021 Zürich
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Postfach 7123, 3001 Bern

motosuisse	Vereinigung der Schweizer Motorrad- und Roller-Importeure, Postfach 496, 3000 Bern
Netzwerk K&V	Netzwerk Kind und Verkehr, Dr. Marco Hüttenmoser, 5630 Muri
Nez rouge	Fondation Nez rouge, 2800 Delémont
NVB&NGF	Nationales Versicherungsbüro Schweiz und Nationaler Garantiefonds Schweiz, 8152 Opfikon-Glattbrugg
OPTICS	Optics Swiss Suppliers Association, Geschäftsstelle: Dr. B. Rust, 8022 Zürich
PHCH	Public Health Schweiz, Postfach 8172, 3001 Bern
Post	Schweizerische Post, 3030 Bern
Pro Velo Bern	Pro Velo Bern, Postfach 6711, 3001 Bern
Pro Velo Biel	Pro Velo Biel / Bienne-Seeland, Postfach 7120, 2500 Biel / Bienne 7
Pro Velo Emmental	Pro Velo Emmental, Theophil Bucher, Postfach 1229, 3401 Burgdorf
Pro Velo Fribourg	Pro Velo Fribourg / Freiburg, Case Postale 1235, 1701 Fribourg
Pro Velo Schweiz	Pro Velo Schweiz, Postfach 6711, 3001 Bern
Pro Velo Thun	Pro Velo Thun, Postfach, 3601 Thun
RFBS	Regionaler Fahrlehrerverband Basel, Thomas Kalt, 4106 Therwil
RoadCross	Strassenopferstiftung RoadCross, 8004 Zürich
Routiers	Les Routiers Suisses, 1026 Echandens
RVS	Reifen-Verband Schweiz, Postfach 316, 3000 Bern 7
SAA	swiss automotive aftermarket, Postfach 28, 8042 Zürich
SchweizMobil	Stiftung SchweizMobil (ehemals Stiftung Veloland), Postfach, 3001 Bern
SDHM	SDHM/ASVE Schweizerischer Dachverband für Historische Motorfahrzeuge, Postfach 156, 5745 Safenwil
sev	Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband, 3000 Bern 6
SEVS	Société des encaveurs de vins suisses, 3011 Bern (Ernest Daellenbach)
SFA	Schweizerische Fachstelle für Alkohol- und andere Drogenprobleme, 1001 Lausanne
SFMGV	Schweizerischer Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verband, 5001 Aarau
SFV	Schweizerischer Fahrlehrer Verband, 3000 Bern 7
SGRM	Schweizerische Gesellschaft für Rechtsmedizin, Prof. Dr. med. Volker Dittmann, Präsident, Dr. phil. Thomas Briellmann, vorsitzender Fachausschuss Strassenverkehr, 4056 Basel
SOV	Schweizer Optikverband, 4601 Olten
strasseschweiz	strasseschweiz, Verband des Strassenverkehrs FRS, Postfach 8224, 3001 Bern
Suva	Suva, Schweizerische Unfallversicherungsanstalt, Postfach 4358, 6002 Luzern
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten, Postfach, 9001 St. Gallen
SVS	Schausteller-Verband-Schweiz, Ernst Hauser, 9430 St. Margrethen
SVV	ASA / SVV Schweizerischer Versicherungsverband, Postfach 4288, 8022 Zürich
swissT.net	swissT.net, 8604 Volketswil
TCS	Touring Club Schweiz, 3001 Bern
umverkehR	umverkehR, Thomas Stahel, Postfach, 8036 Zürich
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz, Postfach 8676, 3001 Bern
Velokonf.	Velokonferenz Schweiz, Postfach 1262, 2501 Biel/Bienne
velosuisse	Verband der Schweizer Fahrradlieferanten, Postfach 496, 3000 Bern
VfmF	Verein für menschenfreundlichere Fahrzeuge, Postfach, 8031 Zürich
VfV	Schweizerische Vereinigung für Verkehrspsychologie, c/o Praxis zum Adler, A. Widmer, 4600 Olten
Viniharass	Coopérative Viniharass, 3011 Bern
VöV	Verband öffentlicher Verkehr, 3000 Bern 6
VSKC	Vereinigung der Schweizerischen Kriminalpolizeichefs, Bruno Fehr, Kantonspolizei St. Gallen
VSPB	VSPB, Verband Schweizerischer Polizei-Beamter, 6005 Luzern
VSR	Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat, Geschäftsstelle und Präsident, Postfach 8616, 3001 Bern
VSV	VSV, Vereinigung Schweizer Verkehrslehrer, 9402 Mörschwil

2.1.7 Private

Altenbach	Heidi Altenbach, 4153 Reinach
Amsler	Barbara Amsler, 3014 Bern
Brauchli	Rudolf Brauchli, 8856 Tuggen
Briner-Lienhard	Petra und Thomas Briner-Lienhard, 8400 Winterthur
Burgunder	Pascal Burgunder, 1006 Lausanne
Bütler-Odermatt	Katharina Bütler-Odermatt, 6032 Emmen
Buser	Buser Fritz, 4600 Olten
Dauberschmidt	Isabelle Dauberschmidt, 8610 Uster
Décurnex	Mariylaure Décurnex, 1197 Prangins
Dober	Andreas Dober, 5000 Aarau
Dudler	Felix Dudler, 2504 Biel
Edelmann	Beat Edelmann, 3006 Bern
Erni	Manuela Erni, 8057 Zürich
Fawer	Laurent Fawer, 1007 Lausanne
Fricker-Blumer	Familie Fricker-Blumer, 4125 Riehen
Gasser	Marcel Gasser, 2504 Biel/Bienne
Gehring	Marianne Gehring, 8002 Zürich
Gretler	Sarah Barbara Gretler, 8057 Zürich
Herren	Roland Herren, 3665 Wattenwil
Hildbrand	Hans Hildbrand, 8048 Zürich
Hunziker	Dorothee Hunziker, 2560 Nidau
Jordan	Ruth Jordan, 1024 Ecublens
Kalberer	Toni Kalberer, 8722 Kaltbrunn
Kälin-Treina	Claudia Kälin-Treina, cht GmbH, 8832 Wilen bei Wollerau
Kappeler O.	Oliver Ch. Kappeler, 8542 Wiesendangen
Kappeler R.	Remy Kappeler, 3014 Bern
Kaufman	Christoph L. Kaufman, 3052 Zollikofen
Kelly	Martin Kelly, 8192 Glattfelden
Keller	Christian Keller, 5415 Nussbaumen AG
Lerch	Hansruedi Lerch, 4600 Olten
Mantegani	Elvezio Mantegani, 8600 Dübendorf
Mengis	Gisèle Mengis, 6005 St. Niklausen
Müller	Jürg Müller, 3110 Münsingen
Natz	Maja und Werner Natz, 8800 Thalwil
Pella	Anne-Laure Pella, 1006 Lausanne
Perring	Richard Perring, 1110 Morges
Pfenninger	Heinz Pfenninger, 8307 Effretikon
Roth	Sascha Roth, 5075 Hornussen
Ruch D.	Dora Ruch, 3800 Unterseen
Ruch P.	Peter Ruch, 3800 Unterseen
Santschi	Pierre Santschi, 1007 Lausanne
Schürch	Peter Schürch, 8037 Zürich
Seiler	Dr. med. Karl Seiler, 9500 Wil
Staub	Nicole Staub, D-799591 Eimeldingen
Stöckli	Monika Stöckli, 8002 Zürich
Thorens	Olivier Thorens, 1066 Epalinges
Tognazza	Eduardo Tognazza, 9240 Uzwil
Vogt	Bruno Vogt und Fiona Burgener Vogt, 4415 Lausen
Wolfisberg	Armin Wolfisberg, 6012 Obernau
Zimmermann	Toni Zimmermann, 6370 Stans

3. Beantwortung des Fragebogens

Aufgrund der grossen Bandbreite und Mannigfaltigkeit der Antworten können in der Auswertung nur die häufigsten und wichtigsten Punkte angesprochen werden. Die Meinungsäusserungen sind stark gekürzt und auf das Wesentliche beschränkt. Sinngemässe Anträge und Bemerkungen werden zusammengefasst.

3.1 Allgemeine Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage

Zustimmung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

- Den Anstrengungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird ausdrücklich zugestimmt (AG, BL, GE, JU, SG, SO, TI, UR, EVP, SVA VS, bfu, BPUK, FMH, Fussverkehr, IGBF, KKJPD, Krebsliga, LITRA, PHCH, SFA, SVV, VCS, VfmF, VfV, VSV).
- Der Vorlage wird grundsätzlich zugestimmt (AI, AR, BS, FR, LU, SH, TG, UR, VS, ZH, ACS, AGVS, ANCV, ASCV, ASG, ASPE, ASTAG, auto-schweiz, BUL, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, economiesuisse, eco swiss, FSS, IGWV, ISV, Kapo AI, KKPKS, Netzwerk K&V, Post, SAB, SBV, SchweizMobil, SDHM, SEVS, SFMGV, sgv usam, strasseschweiz, SVI, velosuisse, Viniharass, VöV).
- Die Stossrichtung der Vorlage wird positiv beurteilt (BE, BS, UR, ZH, Future Bike, Kapo AI, KSPD, Reko BE, SGB).
- Einem Grossteil der vorgeschlagenen Massnahmen wird zugestimmt (GE, GR, strasseschweiz, TCS, VSR).
- Das Massnahmenpaket wird mit ganz wenigen Einschränkungen vollumfänglich unterstützt (SP).
- Weitgehende Übereinstimmung mit den dargestellten Überlegungen und Schlussfolgerungen (SFV).
- Die Sicherheit im Strassenverkehr in der Schweiz ist auf dem richtigen Weg; es sind aber weitere Anstrengungen notwendig. Es bestehen Bedenken gegenüber der Einführung einer erneuten Verschärfung des Massnahmenrechtes im Strassenverkehr nach jener, die im Januar 2005 erfolgt ist (FDP).

Allgemeine Bemerkungen bei Zustimmung

- Die positive Entwicklung im Unfallgeschehen der letzten Jahre darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Strassenverkehr immer noch zu viele Tote und Schwerverletzte fordert (SP).
- Bezüglich Sicherheit ist im Strassenverkehr kein strengerer Massstab als in anderen Gefahrenbereichen anzusetzen (ACS, AGVS, ASTAG, economiesuisse, IGWV, strasseschweiz).
- Keine Bestrafung der Mehrheit der sich korrekt verhaltenden Verkehrsteilnehmer wegen einer Minderheit (Raser) (SAB, SBV, IGWV, sgv usam, strasseschweiz).
- Das Schwergewicht bei der Gewährung von Verkehrssicherheit muss bei der Repression (Durchsetzung der Regeln) und nicht bei der Prävention liegen, was eine Ausstattung der Kontrollorgane mit den notwendigen Mitteln bedingt (SH, FDK).
- Die wirksamsten Mittel zur Reduktion der Unfälle im Strassenverkehr sind die Verbesserung der Strasseninfrastruktur (Post, SVV) und die Verdichtung der Polizeipräsenz (SVV, NVB&NGF).
- Zuerst Nutzung der bereits vorhandenen Instrumente für die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Fokussierung auf die repressiven Aspekte (VD).
- Die Aufgabenteilung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden darf im Rahmen von Via sicura nicht verändert werden (BL, SGV).
- Ablehnung einer Tangierung staatspolitisch sehr heikler Aspekte wie die kantonale Polizei- und Finanzhoheit durch die teilweise Umschichtung des Ordnungsbussenverfahrens ins Betreibungsverfahren, Leistungsvereinbarungen oder die Zweckbindung finanzieller Mittel (AI, Kapo AI).
- Verkehrssicherheit wird derzeit von Kantonen und Gemeinden umgesetzt; Bund sollte ihnen weiterhin diese exekutiven Aufgaben überlassen (eco swiss).
- Das Programm würde als Ganzes unverhältnismässigen finanziellen und administrativen Aufwand verursachen (sgv usam).
- Keine Vergrösserung des administrativen Aufwandes der Kantone (UR).
- Der Personal- und Ressourcenbedarf wird in vielen Bereichen massiv ansteigen. Dies setzt voraus, dass die notwendigen Mittel bereitgestellt und die notwendigen Infrastrukturen geschaffen werden (KKJPD).

- Obwohl der Bundesrat diese Vorlage initiiert, kommt von dieser Seite keine finanzielle Unterstützung. Die ganze Last der Massnahmen wird auf die Verkehrsteilnehmer und die Kantone verteilt. Für die Letzteren hat dies Auswirkungen auf die Infrastruktur und die Logistik (VD).
- Auch nur eine Teilumsetzung führt zu erheblichem Mehraufwand (MFK SO).
- Finanzielle und administrative Auswirkungen auf Gemeinden sind nicht dargestellt (LITRA).
- Programm enthält keine klare Prioritätensetzung (SAB, SBV).
- Es fehlen weitestgehend Interessenabwägungen zwischen den Massnahmen mit finanziellen Folgen und den übrigen Aufgaben und den übergeordneten finanzpolitischen Zielsetzungen der Kantone (BPUK, KKJPD, LITRA).
- Es ist eine nachhaltigere, koexistenzielle Verkehrsplanung zu verfolgen, die vermehrt auch die Bedürfnisse des Langsamverkehrs unterstützt (VCS).
- Es wird zu wenig berücksichtigt, dass für schwächere Verkehrsteilnehmende (Kinder, ältere Leute), nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Bewegungsfreiheit verbessert werden muss (Aefu, ASPE, Kibü BS, Netzwerk K&V).

Allgemeine Bemerkungen zu den Massnahmen:

- Ein wesentlicher Teil der vorgeschlagenen Massnahmen ist nachvollziehbar und leicht zu verteidigen (VSR).
- Das Massnahmenpaket ist auf die Hauptunfallursachen abzustimmen. Die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind systematisch auf ihre Wirkung zu prüfen, z.B. die Abschaffung des Handzeichens vor dem Überqueren des Fussgängerstreifens (FDP).
- Zielerreichung nur mit verständlichen, überzeugenden und vollzugstauglichen Massnahmen (ZH, asa).
- Massnahmen, die auf eine Diskriminierung einzelner Personengruppen abzielen, werden abgelehnt, z.B. Autohaftpflichtversicherung aufgrund der Nationalität (SP).
- Massnahmen im Bereich Prävention und Integration sind sinnvoll und sollen unterstützt werden. Dabei sollen die unterschiedlichen Personengruppen über geeignete Kanäle angesprochen werden (SP).
- Der scheinbare Effizienzgewinn einiger Massnahmen wirkt sich gerade negativ auf die Verkehrssicherheit aus (Beweisprobleme bei der beweissicheren Atemprobe; zusätzliche Kosten beim Verweis des Ordnungsbussenverfahrens auf das Betreibungsverfahren, wodurch das Straf- bzw. das Strafprozessrecht ausgehebelt und dessen abschreckende Wirkung infrage gestellt würde) (ZH).
- Möglichst wenige neue, aber einfach umsetzbare Massnahmen mit grösstmöglicher Wirkung (SGV).
- Fokussierung auf Beseitigung von Gefahrenstellen (bauliche Massnahmen) und auf Risikogruppen (z.B. Raser) (SGV).
- Das Schwergewicht der Massnahmen ist auf infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen zu legen (ASTAG, IGWV, Car Tourisme Suisse, strasseschweiz).
- Umsetzung nur sinnvoll, wenn die Massnahmen verhältnismässig und zielführend sind (economiesuisse).
- Keine Kriminalisierung oder Bevormundung der Motorfahrzeuglenkenden (ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, economiesuisse, FSS, IGWV, ISV, Post, SEVS, sgv usam, Viniharass).
- Keine Massnahmen, welche die persönliche Freiheit einschränken wie obligatorische Weiterbildung oder Persönlichkeitstests zur Prüfung der charakterlichen Eignung (FDP).
- Grosse Vorbehalte gegenüber Massnahmen, die korrekt fahrende Motorfahrzeuglenkende in strafrechtlicher und finanzieller Hinsicht unverhältnismässig in die Verantwortung nehmen bzw. kriminalisieren wollen (SDHM, sgv usam, strasseschweiz).
- Polizeiliche Massnahmen können oft viel günstiger und auch leichter umgesetzt werden als bauliche und haben eine weitaus bessere Kostenwirksamkeit. Mit baulichen Massnahmen kann nur ein kleiner Teil der angestrebten Gesamtwirkung erzielt werden (SO, BPUK, KKJPD, LITRA).
- Der Fokus ist auf vermehrte Polizeipräsenz auf der Strasse zu richten (UR).
- Die Massnahmen dürfen nicht zu übertriebenen Einschränkungen der Bürger führen und nicht als Kollektivstrafe empfunden werden (GL); keine Belastung nach dem Giesskannenprinzip (LU).
- Schwer umsetzbare extreme Massnahmen, die nicht akzeptiert werden und nicht kontrolliert werden können, müssen weggelassen oder vertieft geprüft werden (TCS).
- Es ist zu fragen, inwiefern viele der vorgeschlagenen Massnahmen ein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und nicht vielmehr den Eindruck eines übermässigen Drucks auf die Bevölkerung erwecken (TI).

- Die Massnahmen reichen bei weitem nicht aus, um dem Anspruch einer kohärenten Verkehrssicherheitspolitik zu genügen (Fussverkehr, VfmF). Es sollen eine Vision formuliert, verbindliche Ziele festgelegt, ein genügender Kostenrahmen bereitgestellt, das Massnahmenpaket um griffige Massnahmen ergänzt und die Kantone verstärkt in die Verantwortung für die Verkehrssicherheitsarbeit miteinbezogen werden (Fussverkehr).
- Verkehrssicherheitsmassnahmen sollen nicht der Förderung des Langsamverkehrs entgegenwirken (Velo-konf.).
- Beschränkung auf Massnahmen, die:
 - o wirkungsvolle Schwerpunkte darstellen (BPUK, KKJPD, LITRA),
 - o eine nachweisbare Wirkung haben (ASTAG, AGVS, Car Tourisme Suisse, IGWV, sgv usam, strasseschweiz),
 - o kosteneffizient sind (ASTAG, Car Tourisme Suisse, sgv usam),
 - o auf breite Zustimmung stossen (ASTAG, AGVS, BPUK, Car Tourisme Suisse, IGWV, KKJPD, LITRA, strasseschweiz),
 - o aufgrund internationaler Erkenntnisse einen wirklichen Nutzen bringen (Future Bike),
 - o mit möglichst geringem zusätzlichem administrativem Aufwand eine spürbare Wirkung erzielen (GR),
 - o die freie Wahl des Verkehrsmittels und die Eigenverantwortung nicht beschränken, aber zur Verbesserung der Infrastruktur und des Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden beitragen (TCS).

Besondere Bemerkungen zu den Verkehrskontrollen

- Die Kontrolltätigkeit ist eine der essenziellsten und wirkungsvollsten Massnahmen mit präventivem Charakter zur Vermeidung von Unfallopfern (VCS).
- Konsequente Umsetzung bei der Intensivierung der Verkehrskontrollen, insbesondere bei sicherheitsrelevantem Fehlverhalten, ist unverzichtbar (bfu).
- Vermehrte Fokussierung der Polizeikontrollen auf verkehrsgefährdende Widerhandlungen (TCS).
- Keine Durchführung von Strassenverkehrskontrollen und Erhebung von Ordnungsbussen durch Grenzwachkorps und Eidgenössische Zollverwaltung (Relativierung der verfassungsrechtlichen Kompetenzordnung; führt zu unnötigem Kompetenzkonflikt) (ACVS, VSKC).
- Die Polizei braucht die für eine wirksame Kontrolle notwendigen Ressourcen (VS, SP).
- Tendenz zu schärferen Kontrollen verstärkt das Gefühl eines übermässigen Drucks seitens der Bevölkerung (TI).
- Ablehnung der vorgesehenen Leistungsvereinbarungen, weil:
 - o Einschränkung des unerlässlichen operativen Handlungsspielraums der Polizei (ZH, ACVS, VSKC),
 - o Eingriff in Polizeitaktik und den Handlungsspielraum der städtischen Polizeien und dadurch Beschränkung oder sogar Verletzung der Gemeindeautonomie (KSPD).

Allgemeine Bemerkungen bei Ablehnung der Vorlage als Ganzes

- Es stellt sich die Frage, ob nach so kurzer Zeit nach dem Inkrafttreten der Revision des Strassenverkehrsgesetzes am 1. Januar 2005 die Umsetzung von Via sicura notwendig ist. Es sind drei bis vier Jahre zuzuwarten, bis alle Wirkungen dieser Revision bekannt sind (NE).
- Nach den Statistiken hat sich das Unfallgeschehen positiv entwickelt (Centre Patronal).
- Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten ist im Jahr 2008 gegenüber dem Vorjahr erfreulich gesunken (CVP).
- Vor der Umsetzung Evaluierung der finanziellen Folgen (Centre Patronal).
- Umsetzung des Massnahmenpakets durch die Kantone ohne Zusprechung zusätzlicher Ressourcen ist nicht realisierbar (NE).
- Keine Kriminalisierung der auf ein Motorfahrzeug angewiesenen Personen (Centre Patronal).
- Persönliche Verantwortung als zentrales Element fehlt in der Vorlage völlig (CVP).
- Missachtung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit (SVP sinngemäss, Centre patronal).
- Es besteht keine Bundeskompetenz, welche die Verkehrssicherheit zu einer Bundesaufgabe macht (SVP).

- Die massiven Eingriffe in die persönliche Freiheit führen faktisch zu einer Kriminalisierung und Bevormundung der sich korrekt verhaltenden Verkehrsteilnehmenden und stellen sie unter Generalverdacht (SVP).
- Zunehmende Kriminalisierung der Verkehrsteilnehmenden (motosuisse).
- Mehr Bürokratie und massiver Ausbau des Verwaltungsapparates (SVP).
- Instrumente zur Finanzierung sind klar ungenügend (SVP).
- Keine neuen Zwangsgebühren durch Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie auf 5 % (IGM).
- Gegen totale Überwachung und Kriminalisierung der Strassenverkehrsteilnehmenden (IGM).

Allgemeine Bemerkungen bei teilweiser Ablehnung der Vorlage

- Fehlende Verhältnismässigkeit (SZ, FMS sinngemäss).
- Infrastrukturmassnahmen können weitere Verbesserungen bewirken; keine weiteren Behinderungen des Individualverkehrs und keine generelle Senkung der geltenden Höchstgeschwindigkeiten (FMS).
- Allfällige Finanzierung ist über die zweckgebundene Mineralölsteuer sicherzustellen (FMS).

3.2 Bemerkungen zu den Umsetzungsvarianten

3.2.1 Allgemeine Bemerkungen

- Verantwortung für Bau, Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes liegt bei den Kantonen (AR, SG, SO, FDK).
- Im Handlungsprogramm fehlt eine Darstellung von Kosten und Wirkungen nach Massnahmenkategorien, z.B. nach baulichen oder polizeilichen Massnahmen. Das Kosten/Nutzenverhältnis des gesamten Projektes muss deshalb ernsthaft hinterfragt werden (BPUK, KKJPD, LITRA).
- Es fehlen Angaben sowohl über die finanziellen Auswirkungen der Massnahmen als auch über die indirekten Kosten (medizinische Untersuchungen, Erneuerung des Führerausweises für die Inhaber und die Kantone, zusätzliche Arbeitsbelastung der Gerichte und der Strassenverkehrsämter) (VD).
- Verknüpfung der Unfallzahlen mit den Finanzierungsmodellen ist problematisch und nicht nachvollziehbar (ZH).
- Finanzierungsmodelle sind auf Kosten/Nutzenverhältnisse zu evaluieren (SO).
- Massnahmen sind auf Effizienz, Kosten und Akzeptanz hin zu überprüfen (FDP).
- Für die vorgeschlagene Finanzierung der Verbesserung des Strassennetzes im Aufgabenbereich der Kantone soll der Bund aufkommen (SG, SO).
- Für sämtliche Massnahmen, die in den Kantonen zu Mehraufwand führen, müssen die entsprechenden Ressourcen bereitgestellt werden (BS).
- Der Bund soll die Massnahmen teilweise finanzieren (FR).
- Die vorgeschlagenen Massnahmen sollten die Strukturen/Zuständigkeiten der NFA respektieren und nicht zu neuen Querverflechtungen führen (BL).
- Die Kompetenzabgrenzung der NFA darf weder direkt noch indirekt beeinflusst werden (SO, BPUK, KKJPD, LITRA).
- Finanzierung vollumfänglich mit den bisher verfügbaren Mitteln (ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV, Post, SDHM, strasseschweiz), da der Strassenverkehr bereits durch andere Abgaben stark belastet ist (ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV).
- Es fehlen konkrete Hinweise darauf, wie die bereits bestehenden und zweckgebundenen Abgaben als solche verwendet werden sollen (Mineralölsteuer etc.) (motosuisse).
- Fordert der Bund bei Kantonsstrassen bauliche Massnahmen, soll er die entsprechenden Mehrkosten aus eigenen Quellen finanzieren (LITRA).
- Die Variante 300 Mio. Franken pro Jahr wird als absolutes Minimum betrachtet. Einen wichtigen Eckpunkt bildet die Zweckbindung der Bussengelder (VCS).
- Zusätzliche Finanzierung unnötig, da fast alle Massnahmen auf dem Verordnungsweg ohne Kostenfolgen umgesetzt werden können (eco swiss).
- Keine Einführung neuer Abgaben zulasten der Verkehrsteilnehmenden (sgv usam).

3.2.1.1 Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie

- Über die Höhe des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie sollte erst nach dem Vorliegen des Vernehmlassungsergebnisses entschieden werden, da erst dann feststeht, welche Massnahmen zu welchem Paket geschnürt werden (GR).
- Die schon heute mögliche Erhöhung des Unfallverhütungsbeitragssatzes auf 1 % würde einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Prävention, der Forschung, der Aus- und Weiterbildung sowie der Kampagnen ergeben (SVV).
- Finanzierung über einen Zuschlag auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie ist verursachergerechter als Finanzierung aus allgemeinen Steuermitteln der Kantone und Gemeinden (BPUK, KKJPD, LITRA).
- Streichung der Zweckbindung im Unfallverhütungsbeitragsgesetz, da Widerspruch zu den Grundsätzen der NFA besteht (BPUK, FDK, KKJPD, LITRA).
- Gründe für die Ablehnung:
 - o Finanzierung der infrastrukturellen und betrieblichen Massnahmen mit Erträgen aus der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe in Kombination mit der vorgeschlagenen Zweckbindung der Busseneinnahmen (ACS, strasseschweiz);
 - o Nicht verursachergerecht, da keine Berücksichtigung der gefahrenen Kilometer und der Gefährdung der Verkehrsteilnehmenden (eco swiss);
 - o Finanzierung der Massnahmen ist eine ordentliche staatliche Massnahme und somit über die Budgets der jeweiligen Gemeinwesen (Bund, Kantone und Gemeinden) zu finanzieren (SVV);
 - o Finanzierung nur über einen Teil der Verkehrsbussen (TCS).

3.2.1.2 Zweckbindung der Verkehrsbussen

- Verwendung auch für edukative und informative Massnahmen (ACS, strasseschweiz).
- Zustimmung, auch wenn Zweckbestimmung nicht im Umfang von 50 Prozent liegt (strasseschweiz).
- Gründe für die Ablehnung:
 - o Einschränkung des kantonalen Handlungsspielraums und des Spielraums der politisch verantwortlichen Organe (BE);
 - o Eingriff in die Finanzautonomie der Kantone und Gemeinden (GR, BPUK, FDK, KKJPD, LITRA);
 - o Verletzung wichtiger Grundsätze der NFA sowie des Subsidiaritätsprinzips und des Äquivalenzprinzips (GR, BPUK, FDK, KKJPD, LITRA).

3.2.1.3 Beantwortung der Fragen zu den Umsetzungsvarianten

Welche Umsetzungsvariante gemäss Ziffer 3 des Erläuterungsberichts soll realisiert werden?

3.2.1.3.1 Frage 1: Variante gemäss Ziffer 3.1 des Erläuterungsberichts
 3.2.1.3.1.1 Frage 1.1: Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie auf 2,5 %?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	11	14	1
Parteien	1	4	0
Dachverbände	1	3	0
Übrige Organisationen	17	48	24
Private	32	4	1
Total	62	73	26

Zustimmung: AR, BE, FR, NE, OW, SG, SO, TI, VD, VS, ZH, EVP, BPUK, SGB, FRE, Kapo AI, KKJPD, KSPD, LITRA, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, SFV, SVA VS, SVI, SVS, umverkehR, VSPB, VSR, 32 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Mittel reichen nicht aus, um die angestrebten Ziele zu erreichen (FR, FRE).
- Kleinste Prämienerrhöhung könnte mehrheitsfähig sein (VSR).
- Massnahmen sind periodisch auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen, um zielgerichtet Korrekturen anbringen zu können (OW).
- Festlegung der Erhöhung erst nach Auswertung der Vernehmlassung und danach Befristung auf fünf Jahre (BPUK, LITRA, KKJPD).
- Durchsetzung bestehender Regeln und Intensivierung der Kontrollen haben Vorrang (BPUK, LITRA, KKJPD).
- Respektierung des Verursacherprinzips (TI).
- Rückgriff auf potenzielle Unfallverursacher stellt vertretbaren Weg dar (VSR).
- Erhöhung ist in geeigneter Weise zu kommunizieren (EVP).
- Zustimmung nur, wenn keine Verknüpfung mit Leistungsvereinbarungen (AR, ZH, Kapo AI) oder Zweckbestimmungen besteht (AR, Kapo AI).

Ablehnung: AG, AI, BL, BS, GE, GL, JU, LU, NW, SH, SZ, TG, UR, ZG, FDP, Grüne, SP, economiesuisse, SAB, SGV, ACS, AGU, AGVS, ANCV, App.Ger. BS, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, bfu, BUL, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, Distiswiss, eco swiss, FDK, FER, FMH, FMS, FPS, Fräschels, FSS, IGBF, IGWV, Ingenbohl, ISV, IVT ETH ZH, KKPks, motosuisse, NVB&NGF, Post, RFBS, Road-Cross, Routiers, SAA, SDHM, SEVS, SFMGV, strasseschweiz, SVV, TCS, VCS, VfV, Viniharass, 4 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur aus zweckgebundenen Strassenabgaben (FDP, ACS, AGVS, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, IGWV, motosuisse, Post, strasseschweiz).
- Entspricht nicht dem Verursacherprinzip (GL, SH, App.Ger. BS).
- Zu wenig Mittel für die Umsetzung (AG, Grüne, SP, bfu, FMH, RFBS, SAA, SDHM, VCS), insbesondere für Verbesserung der Infrastruktur und Polizeikontrollen (Grüne, bfu, VfV).
- Finanzierung durch ordentliche Budgets der Kantone in Abhängigkeit der Bedürfnisse der Verkehrssicherheit (BL). Finanzierung durch ordentliche Budgets der betroffenen Bundes- und Kantonshaushalte, das heisst über Steuern und Zweckabgaben (SVV, NVB, NGF, TCS).
- Mit der Ausschöpfung des Beitrages gemäss Artikel 1 Absatz 2 des Unfallverhütungsbeitragsgesetzes stehen ausreichend zusätzliche Mittel für eine qualitative Verbesserung der Strassenverkehrsprävention zur Verfügung (SVV, NVB, NGF). Anhebung auf 1 % muss vorläufig ausreichen, um die relativ wenigen Massnahmen zu finanzieren, die wir als sinnvoll erachten und unterstützen können (BUL).
- Durchsetzung bestehender Regeln hat Vorrang (FDK).
- Unnötig wegen positiver Tendenz im Unfallgeschehen (CVP).
- Andere, weniger kostenintensive Massnahmen führen zum gleichen Ziel (IGBF).
- Eine bessere Zuteilung der bestehenden Erträge aus dem aktuellen Zuschlag ist sinnvoller (JU).
- Kein Mehrnutzen ersichtlich (SFMGV).
- Es sollen nur diejenigen belastet werden, die sich nicht rücksichtsvoll verhalten (ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, ISV, SEVS, Viniharass).
- Trotz Ablehnung werden als wichtig für die Erhöhung der Verkehrssicherheit erachtet: Intensivierung der Verkehrskontrollen; edukative und informative Massnahmen, verbunden mit Polizeikontrollen (SZ).
- Ablehnung aller Finanzierungsvarianten, falls jedoch eine gewählt werden muss, dann diese (eco swiss).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: Aefu, asa, ASPE, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, KSBS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, OPTICS, PHCH, ReKo BE, ReKo TG, RVS, SchweizMobil, SFA, SGRM, SOV, Velokonf., velosuisse, VöV

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	6	18	2
Parteien	1	3	1
Dachverbände	2	0	1
Übrige Organisationen	33	29	28
Private	33	1	1
Total	75	51	33

Zustimmung: BE, GR, JU, TI, VS, VD, EVP, SGB, sgv usam, ACS, AGVS, App.Ger. BS, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, COCRBT, FER, FMH, FMS, FPS, Fräschels, FRE, IGBF, IGWV, KSPD, motosuisse, Pol. Cant. GE, Post, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, RoadCross, SAA, SDHM, SFV, strasseschweiz, SVA VS, SVS, TBA NW, TCS, umverkehr, 33 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Zweckbestimmungen stimmen mit den zu erreichenden Zielen überein (COCRBT).
- Zweckbestimmung sollte ausgedehnt werden auf Massnahmen in den Bereichen Infrastruktur und Intensivierung der Polizeikontrollen (AG).
- Ein Teil des Betrages sollte den Kantonen für edukative und informative Massnahmen zur Verfügung gestellt werden (SVA VS).
- Alle Schuleinrichtungen sollten bezüglich Verkehrserziehung unabhängig eines kantonalen Entscheides von den Beiträgen des Fonds für Verkehrssicherheit profitieren können (EVP).
- Zweckbindung insbesondere zur Förderung der Verkehrssinnbildung an den Schulen (BE).
- Zweckbestimmung ist zu eng und trägt künftigen neuen Bedürfnissen keine Rechnung (KSPD).
- Wenn es zu einer Erhöhung auf 2,5 % kommen sollte (ACS, AGVS, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, FMS, FPS, IGWV, motosuisse, Post, SAA, SDHM, sgv usam, Strasseschweiz, ATVSL); nur für edukative, nicht aber für repressive Massnahmen (TCS).
- Wenn es zu einer Erhöhung kommen sollte: Zweckbestimmung ausschliesslich für edukative und informative Massnahmen (Centre Patronal).
- Generierte Mittel müssen uneingeschränkt der Hebung der Verkehrssicherheit dienen (IGBF).
- Der Bund sollte den Kantonen ein Minimum an finanziellen Mitteln für die Reduktion der Verkehrstopfer zur Verfügung stellen können (FRE).
- Frage, ob die Kompetenz zum Abschluss von Leistungsvereinbarungen statt dem Fonds für Verkehrssicherheit nicht dem ASTRA zukommen sollte (KSPD).
- Die heutige Zweckbindung von 0,75 Prozent sollte im Wissen darum überdacht werden, dass informative Massnahmen teuer sind, jedoch das angestrebte Ziel nicht unbedingt erreichen (JU).

Ablehnung: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, FDP, Grüne, ACVS, ANCV, ASCV, ASG, bfu, BPUK, Distiswiss, eco swiss, FSS, Fussverkehr, Ingenbohl, ISV, IVT ETH ZH, Kapo AI, KKJPD, LITRA, NVB&NGF, RFBS, Routiers, SEVS, SFMGV, SVI, SVV, VCS, VfmF, VfV, Viniharass, VSPB, VSR, 1 Privater

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Zweckbestimmung ist zu eng (FR, SG, VCS, VfmF).
- Mit edukativen und informativen Massnahmen kann die gewünschte Wirkung nicht erzielt werden, weshalb das Schwergewicht auf polizeiliche Präsenz und Kontrollen zu legen ist (AR, GL, ZH, Kapo AI).
- Zusätzliche Mittel sind für die Infrastruktur, vermehrte Kontrollen sowie die Prävention einzusetzen (SVI).

- Beschränkung auf einzelne Verkehrsteilnehmende ist nicht zielführend (Fussverkehr).
- Finanzierung auch der Verkehrskontrollen und der Verbesserung der Infrastruktur (VSR).
- Keine ausschliessliche Zweckbestimmung für edukative und informative Massnahmen (AI, AR, eco swiss).
- Finanzierung zusätzlicher Massnahmen:
 - o Optimierung der Verkehrsmittelwahl (VfmV),
 - o Motorisierte Verkehrsmittel hervorheben, die geringste Gefährdung bewirken (VfmV),
 - o Einbezug von Massnahmen zur Sensibilisierung von Multiplikatoren (z.B. Verkehrsplaner, Verantwortliche in Gemeinden, Autoverkäufer usw.) (VfmV),
 - o Bereitstellen von Geldern für Forschung im Verkehrssicherheits- und Forschungsbereich (VfmV).
- Aus Effizienzgründen fraglich (AR).
- Verringerung der Ressourcen für Präventionsaktivitäten von Verbänden und Organisationen (Grüne, SP, bfu, VfV, SVV, NVB, NGF).
- Die heutigen 0,75 % werden noch nicht in vollem Umfang für Erziehungs- und Sensibilisierungsmassnahmen eingesetzt (FDP).
- Durch Verzicht auf Intensivierung der Polizeikontrollen wird die Wirksamkeit des Gesamtpaketes überproportional geschwächt (SH).
- Das wirksamste Mittel zur Verhaltensbeeinflussung sind häufige Verkehrskontrollen mit hoher Entdeckungswahrscheinlichkeit sowie die Verbesserungen der Infrastruktur (VSR).
- Durchsetzung bestehender Regeln hat Vorrang vor edukativen und informativen Massnahmen (FDK).
- Es ist den Kantonen zu überlassen, wie sie die Verkehrssicherheit in ihrem Zuständigkeitsbereich erhöhen können (GL, ZH).
- Eingriff in die verfassungsmässig garantierten Hoheitsrechte der Kantone (VSR).
- Widerspricht den Grundsätzen der NFA, die in Richtung zweckfreie Pauschaltransfers anstelle von zweckgebundenen Transfers als neue Finanzierungsform geht (GE).
- Leistungsvereinbarungen schränken die notwendige situationsbedingte taktische Einsatzbeweglichkeit der Kantone ein (AR, Kapo AI). Gefahr, dass Handlungsspielraum der Polizei unnötig eingeschränkt und ein erheblich administrativer Mehraufwand ohne zusätzlichen Nutzen verursacht wird (ZH). Schränken den unerlässlichen operativen Handlungsspielraum der Polizei unverhältnismässig ein. Rechtsdurchsetzung ist hoheitliche Aufgabe und kann nicht Gegenstand von Vereinbarungen sein (ACVS).
- Leistungsvereinbarungen tangieren das Gewaltmonopol und die kantonale Polizeihochheit (GL, Kapo AI). Lenkungsmaßnahmen sollten - wenn überhaupt - dem Bund vorbehalten bleiben und nicht einer Stiftung mit privater Beteiligung übertragen werden (Kapo AI, ZH).
- Die Polizei könnte in der Festlegung von Schwerpunkten und der Taktik eingeschränkt werden (VSPB).
- Zustimmung nur für edukative Massnahmen (RFBS), falls es zu einer Erhöhung auf 2,5 % kommt (IGWV).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: SP, economiesuisse, AGU, Aefu, asa, ASPE, CAS, Dachorgan, FDK, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, KSBS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, OPTICS, PHCH, ReKo BE, ReKo TG, RVS, SchweizMobil, SFA, SGRM, SOV, Velokonf., velosuisse, VöV, 1 Privater

3.2.1.3.2 Frage 2: Variante gemäss Ziffer 3.2 des Erläuterungsberichts
 3.2.1.3.2.1 Frage 2.1: Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie auf 5 %?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	4	20	2
Parteien	2	3	0
Dachverbände	0	5	0
Übrige Organisationen	25	43	22
Private	31	5	1
Total	62	76	25

Zustimmung: AG, SH, UR, ZG, Grüne, SP, AGU, bfu, BPUK, CAS, COCRBT, FDK, FMH, FRE, Fussverkehr, IVT ETH ZH, KKJPD, LITRA, Nez rouge, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, RFBS, RoadCross, TBA NW, umverkehR, VCS, VfmF, VfV, VSR, 31 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Mit dieser Variante können die Ziele von Via sicura erreicht werden (SH, FRE).
- Nur mit dieser Variante können sämtliche Massnahmen umgesetzt werden (SP, VCS).
- Festlegung der Erhöhung erst nach Auswertung der Vernehmlassung und Befristung auf fünf Jahre (BPUK, LITRA, KKJPD).
- Erlaubt weitreichende Massnahmen auf verschiedenen Ebenen (FMH).
- Akzeptanz steigt, wenn die Mittel auch in die Ausbildung der ersten Phase einfliessen (RFBS).
- Polizei erhält zusätzliche, notwendige Mittel zur Intensivierung ihrer Tätigkeit (UR).
- Kleinste Erhöhung (2,5 %) hat am meisten Chancen, auf Zustimmung zu stossen (VSR).
- 4,25 % zu Gunsten von Infrastrukturmassnahmen (Kantone) bereitstellen (IVT ETH ZH).
- Einsatz nur für Verbesserung der Infrastruktur (SVI).
- Jährlich sind CHF 200 Mio. als Anschubfinanzierung während fünf Jahren vorzusehen (Fussverkehr, VfmV).
- Vorgesehene Zweckbestimmung wird abgelehnt, weil dadurch bewährten Akteuren der Unfallprävention Mittel entzogen werden. Antrag: Änderung von Artikel 2 Absatz 1 des Unfallverhütungsbeitragsgesetzes: Der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) verwendet mindestens 1 % der Nettoprämie der Motorfahrzeug-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 (bfu, VfV).
- Verursacherprinzip wird ausgeschaltet, weil die nicht von der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung Betroffenen keinen Beitrag an die eigene Sicherheit leisten (SH).
- Die Massnahme trifft alle Fahrzeuglenker, obwohl nur eine Minderheit schwere Widerhandlungen begeht (COCRBT).

Ablehnung: AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, JU, LU, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZH, EVP, FDP, economiesuisse, SAB, SGB, SGV, sgV usam, ACS, AGVS, ANCV, App.Ger. BS, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, BUL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Dachorgan, Distiswiss, eco swiss, FER, FMS, FPS, Fräschels, FSS, IGBF, IGWV, Ingenbohl, ISV, Kapo AI, KKPKS, KSPD, motosuisse, NVB&NGF, Pol. Cant. GE, Routiers, SAA, SDHM, SEVS, SFMGV, SFV, strasseschweiz, SVA, VS, SVS, SVV, TCS, Viniharass, VSPB, 5 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur aus zweckgebundenen Strassenabgaben (ACS, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, FMS, IGWV, motosuisse, Post, SAA, SDHM, strasseschweiz).
- Für die Finanzierung der Infrastrukturmassnahmen ist eine Erhöhung der Mineralölsteuer anstelle der Bus-sengelder in Erwägung zu ziehen (SVV).
- Zielerreichung bei den baulichen Massnahmen wäre fraglich und Prämienhöhung daher nicht ehrlich (AR).
- Finanzierung durch ordentliche Budgets der Kantone in Abhängigkeit der Bedürfnisse der Verkehrssicherheit (BL).
- Widerspricht dem Prinzip der Nichtzweckbindung finanzieller Mittel und stellt einen Eingriff in die Souveränität der Kantone und Gemeinden dar (VD).
- Zustimmung zu einer Erhöhung nur möglich, wenn keine weiteren Verpflichtungen für die Kantone und die Polizei (AI, ZH) und die Verteilung der Mittel an die Kantone ohne Leistungsauftrag und Zweckbindung erfolgen (AI, ZH, Kapo AI).
- Sinnvolle Projekte können oft nicht finanziert werden (AGU).
- Der Verwaltungsaufwand würde einen erheblichen Teil der verfügbaren Mittel absorbieren (BE).
- Entspricht nicht dem Verursacherprinzip (GL).
- Eine bessere Zuteilung der bestehenden Erträge aus dem aktuellen Zuschlag ist sinnvoller (JU).
- Es sollen nur diejenigen belastet werden, die sich nicht rücksichtsvoll verhalten (ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, ISV, SEVS, Viniharass).
- Zuschlag von 5 % könnte zu überhöhten Prämien führen (SGB).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: Aefu, asa, ASPE, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, KSBS, MFK SO, Netzwerk K&V, OPTICS, ReKo BE, ReKo TG, RVS, SchweizMobil, SFA, SGRM, SOV, Velokonf., velosuisse, VöV, 1 Privater

3.2.1.3.2.2 Frage 2.2: Zweckbestimmung der Verkehrsbussen?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	0	24	2
Parteien	3	2	0
Dachverbände	3	2	0
Übrige Organisationen	46	28	18
Private	30	4	2
Total	82	60	22

Zustimmung: EVP, Grüne, SP, economiesuisse, SGB, sgv usam, ACS, AGU, AGVS, App.Ger. BS, Aefu, ASTAG, auto-schweiz, bfu, BPUK, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, FER, FMH, FMS, FPS, FRE, Fussverkehr, IGBF, IGWV, Ingenbohl, IVT ETH ZH, Kibü BS, KKJPD, motosuisse, LITRA, Netzwerk K&V, Nez rouge, PHCH, Post, Pro Velo Emmental, Pro Velo Thun, RFBS, RoadCross, SAA, SDHM, SFV, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, TBA NW, TCS, VCS, VfmF, VfV, VSR, 30 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Essenzielle respektive wirkungsvollste Massnahme von Via sicura mit präventivem Charakter zur Vermeidung von Verkehrsunfällen (Grüne).
- Umsetzung des Verursacherprinzips (EVP, FMH), indem der Fokus auf Risikofahrer gerichtet wird (EVP, sgv usam).

- Zweckbindung für die Prävention (Nez rouge).
- Zweckbindung für edukative und informative Massnahmen (ACS, AGVS, FMS, FRE, auto-schweiz).
- Konzentration der Massnahmen auf Unfallschwerpunkte (bfu, VfV).
- 100 %-ige Zweckgebundenheit für die Verkehrssicherheit (SVS).
- Verwendung für Massnahmen der Polizei und zur Verbesserung der Infrastruktur (SFV).
- Die Einnahmen aus Verkehrsbussen und Gerichtsentscheiden sind vollumfänglich für die Verbesserung der Strasseninfrastruktur, zusätzliche Verkehrskontrollen und die Prävention einzusetzen (SVI).
- Bund soll Anforderungen an die Kontrolltätigkeit bezüglich Umfang und Art stellen (Fussverkehr, VfmF).
- Gelder sollten auch in die Ausbildung der ersten Phase einfließen (RFBS).
- Entscheidungsautonomie der Kantone bezüglich Ausgestaltung der Kontrolltätigkeit und Priorisierung der sanierungsbedürftigen Infrastrukturprojekte muss gewahrt bleiben (economiesuisse).
- Nach Abzug der Verwaltungskosten. Es ist sicherzustellen, dass die Kantone und Gemeinden aus den Erträgen der Ordnungsbussen Mittel zur Verfügung stellen (COCRBT).

Ablehnung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, FDP, SAB, SGV, ANCV, ASCV, ASG, ATVSL, BPUK, Distiswiss, eco swiss, FDK, Fräschels, FSS, ISV, Kapo AI, KKJPD, KKPks, KSBS, KSPD, LITRA, NVB&NGF, Pol. Cant. GE, Routiers, SEVS, SFMGV, SVV, Viniharass, VSPB, 4 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Einschränkung des kantonalen Handlungsspielraums und des Spielraums der politisch verantwortlichen Organe (BE).
- Eingriff des Bundes in die Finanzautonomie der Kantone und Gemeinden (FR, SG, LU, TG, BPUK, LITRA, KKJPD, LITRA, eco swiss, SAB, SBV).
- Föderalismuspolitisch unzulässig, finanzpolitisch unzweckmässig (LU, FDK).
- Widerspruch zu den Grundsätzen der NFA (SG, TG, SVV, NVB, NGF, KSPD).
- Kantone sollen über Verwendung der Bussen entscheiden (VS, umverkehr).
- Widerspruch zu Artikel 274 StGB (FR).
- Verringerung der Ressourcen für Präventionsaktivitäten von Verbänden und Organisationen (Grüne).
- Festgelegte Zweckbestimmung kann in der Praxis nicht gewährleistet werden (AG, AI).
- Benachteiligung der Kantone, die mehr Einnahmen aus Bussengeldern haben (AI, Kapo AI).
- Zweck der Bussen ist nicht die Finanzierung bestimmter Staatsaufgaben, sondern die Bestrafung von Gesetzesübertretungen (AR, BE, ZH, Routiers).
- Bussgelder sollten keine fixe (budgetierte) Einnahmequelle sein (ATVSL).
- Aufgrund der Entscheidungsautonomie der Kantone wird kein real existierender Sicherheitsvorteil geschaffen (SH).
- Die entstehende finanzielle Lücke müsste durch andere Einnahmen gefüllt werden (KKPKS).
- Die Kantone können auch ohne Zweckbindung genügend Mittel für die Realisierung der in ihre Zuständigkeit fallenden Massnahmen bereitstellen (BL).
- Verhinderung von Anpassungen und Priorisierungen der Staatsaufgaben (GL, KSPD).
- Löst weiteren kantonsinternen Regelungsbedarf aus (GR).
- Gefahr, dass die Justizbehörden durch Budgetvorgaben unter Druck geraten, was keinesfalls mit der richterlichen Unabhängigkeit vereinbar ist (KSBS).
- Pönaler Charakter der Busse wird faktisch in eine Gebühr umgewandelt (UR).
- Gefahr, dass Bussen nicht erhoben werden, um eine Verhaltensänderung herbeizuführen, sondern um Staatsaufgaben zu finanzieren (ZH).
- Bund könnte den Kantonen vorschreiben, wie viele Eigenmittel sie für die Verkehrssicherheit minimal einzusetzen haben (eco swiss).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: ASPE, asa, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IRM SG, MFK SO, OPTICS, ReKo BE, ReKo TG, RVS, SchweizMobil, SFA, SGRM, SOV, Velokonf., velosuisse, VöV, 2 Private

3.2.1.3.3 Frage 3: Variante gemäss Ziffer 3.3 des Erläuterungsberichts
 3.2.1.3.3.1 Frage 3.1: Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie auf 5 %?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	10	14	2
Parteien	0	4	1
Dachverbände	2	3	0
Übrige Organisationen	18	44	20
Private	31	5	1
Total	61	70	24

Zustimmung: AG, AI, BS, FR, GE, LU, NW, SH, TG, ZH, SAB, SGV, Aefu, COCRBT, FDK, FRE, Ingenbohl, Kapo AI, KKPKS, KSPD, Netzwerk K&V, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, RFBS, SFA, TBA NW, umverkehR, VSR, 31 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Mit dieser Variante können die Verkehrskontrollen als Schlüssel-Massnahme für die Erhöhung der Verkehrssicherheit intensiviert werden (COCRBT).
- Einsatz vor allem für Präventionsmassnahmen und laufende Information der Fahrzeuglenker (SAB).
- Häufige Aufteilung an den Fonds für Verkehrssicherheit und an die Kantone (SGV).
- Mit dieser Variante kommt den Kantonen kein Einkommenssubstrat abhanden (SH).
- Kantone können selber festlegen, wie und mit welchem finanziellen Aufwand die Verkehrssicherheit auf Gemeindestrassen verbessert werden soll (AG).
- Generierte Mittel müssen uneingeschränkt der Hebung der Verkehrssicherheit dienen (IGBF).
- Befristung des Zuschlags auf fünf Jahre (LU, NW, TG).
- Erhöhung erst in einem zweiten Schritt prüfen, nachdem die Folgen einer Erhöhung auf 2,5 % analysiert worden sind (Pol. Cant. GE).
- Weitere Erfolge können nur mit der Bereitstellung von 300 Mio. Franken pro Jahr erreicht werden (SFA).
- Sofern die vorgeschlagenen Massnahmen beschlossen und umgesetzt werden (ZH).
- Nur wenn keine Verknüpfung mit Leistungsvereinbarungen (AI, Kapo AI) oder Zweckbestimmungen (Kapo AI).
- Wenn Variante 3.2 gemäss Erläuterungsbericht nicht zur Anwendung kommt (TBA NW).
- Nur kleinste Prämienhöhung (2,5 %) könnte mehrheitsfähig sein (VSR).

Ablehnung: AR, BE, BL, GL, JU, OW, SG, SO, SZ, UR, VS, ZG, TI, VD, EVP, Grüne, FDP, economiesuisse, SGB, sgv usam, ACS, AGVS, ANCV, App.Ger. BS, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, BUL, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, Dachorgan, Distiswiss, eco swiss, FER, FMH, FMS, FPS, Fräschels, FSS, IGBF, IGWW, ISV, IVT ETH ZH, motosuisse, NVB&NGF, Post, Routiers, SAA, SDHM, SEVS, SFMGV, SFV, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, SVV, TCS, VCS, Viniharass, VSPB, 5 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Aufwendungen für Bau, Betrieb und Unterhalt der Strasseninfrastruktur sollen aus zweckgebundenen Strassenabgaben bezahlt werden (ACS, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, FMS, IGWV, motosuisse, Post, SAA, SDMH, strasseschweiz).
- Finanzierung der notwendigen Kosten durch ordentliches Budget im jeweiligen Kanton (BL).
- Eine bessere Zuteilung der bestehenden Erträge aus dem Zuschlag ist sinnvoller (JU).
- Zu hoher Verwaltungsaufwand (BE).
- Aus der Sicht der Unfallprävention ist es wichtig, dass Via sicura vollständig umgesetzt wird (Grüne, bfu, VfV).
- Verringerung der Ressourcen für Präventionsaktivitäten von Verbänden und Organisationen. Für die Finanzierung der edukativen und informativen Massnahmen reicht die Ausschöpfung des Beitrags gemäss Artikel 1 Absatz 2 des Unfallverhütungsbeitragsgesetzes aus (SVV, NVB, NGF).
- Festlegung der Erhöhung erst nach Auswertung der Vernehmlassung und Befristung auf fünf Jahre (BPUK, LITRA, KKJPD).
- Fast alle Massnahmen lassen sich auf dem Verordnungsweg ohne Kostenfolgen umsetzen (eco swiss).
- Entspricht nicht dem Verursacherprinzip (GL).
- Es sollen nur diejenigen belastet werden, die sich nicht rücksichtsvoll verhalten (ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, ISV, SEVS, Viniharass).
- Prüfung eines Zuschlages auf dem Treibstoffverbrauch, um fahrleistungsabhängige Belastung zu erzielen (BS).
- Erhöhung des Zuschlags über 5 % mit Zweckbindung zugunsten des nicht motorisierten und des öffentlichen Verkehrs und zugunsten der Förderung autofreier Haushalte (CAS).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: SP, ASPE, asa, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, KSBS, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, ReKo BE, ReKo TG, RVS, SchweizMobil, SGRM, SOV, Velokonf., velosuisse, VöV, 1 Privater

3.2.1.3.3.2 Frage 3.2: Zweckbestimmung des Zuschlags?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	0	23	3
Parteien	0	3	2
Dachverbände	0	3	1
Übrige Organisationen	26	35	23
Private	32	3	1
Total	58	67	30

Zustimmung: Aefu, ASTAG, Car Tourisme Suisse, COCRBT, FER, FMH, FPS, FRE, IGWV, Ingenbohl, KKPKS, Netzwerk K&V, Pol. Cant. GE, Post, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, RFBS, RoadCross, SFA, strasseschweiz, SVS, TBA NW, TCS, umverkehR, VSR, 32 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Entspricht dem Verursacherprinzip (FMH).
- Einsatz der Mittel im Verhältnis 50 zu 50 für edukative und Infrastrukturmassnahmen (Post).
- Die einzelnen Massnahmen sind zu priorisieren, um so einen optimalen Mitteleinsatz gewährleisten zu können (KKPKS).

Ablehnung: AG, AI, BE, BL, BS, FR, GE, GL, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, FDP, Grüne, SAB, SGB, SGV, ACS, AGU, AGVS, ANCV, ASCV, ASG, ATVSL, auto-schweiz, bfu, BPUK, Centre Patronal, Distiswiss, eco swiss, FDK, FMS, Fräschels, FSS, ISV, IVT ETH ZH, Kapo AI, KKJPD, KSPD, LITRA, motosuisse, NVB&NGF, Routiers, SAA, SDHM, SEVS, SFMGV, SVV, VCS, VfmF, VfV, Viniharass, VSPB, 3 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Aufteilung der Mittel kann am besten durch die Kantone selbst beurteilt werden (AG, SAB).
- Freie Verfügung durch die Kantone (SGV, eco swiss).
- Gefahr, dass den bewährten Akteuren der Unfallprävention Mittel entzogen werden (bfu, VfV, Grüne, SP).
- Eingriff in die Finanzautonomie der Kantone (SG).
- Widerspricht den Grundsätzen der NFA (LU, NW, SG, TG, ZH, BPUK, LITRA, KKJPD, FDK, SVV, NVB&NGF), die eindeutig in Richtung zweckfreie Pauschaltransfers anstelle von zweckgebundenen Transfers als neue Finanzierungsform geht (LU, GE, TG, ZH, BPUK, LITRA, KKJPD).
- Kosten können erst abgeschätzt werden, wenn feststeht, welche Massnahmen umgesetzt werden. Erst in einem zweiten Schritt sollte mit den Kantonen eine allfällige Zweckbestimmung diskutiert werden (BS).
- Es ist den Kantonen zu überlassen, wie sie die Verkehrssicherheit in ihrem Zuständigkeitsbereich erhöhen können (GL).
- Wenn Erhöhung auf 2,5 % zustande kommt:
 - o Verwendung der Mittel primär für die Strasseninfrastruktur und sekundär für edukative Massnahmen (AGVS, strasseschweiz);
 - o Verwendung der Mittel ausschliesslich zugunsten der Strasseninfrastruktur (ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV);
 - o Zweckbindung insbesondere zur Förderung der Verkehrssinnbildung an den Schulen (BE);
 - o Obligatorischer Verkehrsunterricht in den Schulen wird Teil des Programms. Leistungsvereinbarungen mit den Kantonen betreffend edukative Massnahmen werden befürwortet (TCS).
- Keine ausschliessliche Zweckbestimmung für edukative und informative Massnahmen (AI).
- Falls Erhöhung zustande kommt (FPS, Pol. Cant. GE).
- Verwendung zugunsten der Strasseninfrastruktur; Zuschlag darf die aktuell mögliche Höhe nicht übersteigen (sgv usam).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: VS, EVP, SP, economiesuisse, ASPE, App.Ger. BS, asa, CAS, Dachorgan, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, KSBS, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, ReKo BE, ReKo TG, RVS, SchweizMobil, SGRM, SOV, Velokonf., velosuisse, VöV, 1 Privater

3.3 Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Einzelmassnahmen

3.3.1 Strassenverkehrsgesetz

3.3.1.1 Frage 4: Sind Sie mit den Infrastrukturmassnahmen einverstanden? (Art. 6a - 6d)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	14	12	0
Parteien	4	1	0
Dachverbände	5	0	0
Übrige Organisationen	61	20	14
Private	9	29	0
Total	93	62	14

Zustimmung: AG, BE, BL, BS, FR, GE, LU, NW, OW, SH, SO, UR, VD, VS, EVP, FDP, Grüne, SP, economie-suisse, GDK, SAB, SGB, SGV, sgV usam, ACS, AGU, AGVS, ANCV, App.Ger. BS, Aefu, ASCV, ASG, ASTAG, auto-schweiz, bfu, BUL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, Distiswiss, FER, FMH, FRE, FSS, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, IGWV, ISV, IVT ETH ZH, Kibü BS, KSPD, motosuisse, Netzwerk K&V, Nez rouge, PHCH, Post, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, RFBS, Road-Cross, SAA, SDHM, SEVS, SFV, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, TBA NW, TCS, umverkehR, VCS, velosuisse, VfmF, VfV, Viniharass, VöV, VSPB, VSR, 9 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Diese Massnahmen müssen in erster Linie aus den zweckgebundenen Erträgen der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuerzuschlags sowie der Nationalstrassenabgabe finanziert werden (ACS, AGVS, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, IGWV, Post, SAA, SDHM, sgV usam, strasseschweiz).
- Der maximale Finanzierungsbeitrag ist unabdingbar. Alle möglichen Finanzierungsvarianten sind zu prüfen (bfu, VfV). Die zur Verfügung stehenden Gelder sind grossmehrheitlich in den Ausbau und die Erneuerung der Infrastruktur zu investieren (SVI).
- Kosten und Nutzen müssen in einem vernünftigen Verhältnis stehen (OW, economie-suisse).
- Massnahmen in Agglomerationen können durch den Infrastrukturfonds und die Nationalstrassen durch die Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden (economie-suisse).
- Kantone und Gemeinden sind finanziell nicht in der Lage, die gesetzlichen Aufgaben zu erfüllen (LU, COCRBT, VSPB). Der Bund muss den Kantonen die dazu nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung stellen (FR). Die Bundesbeiträge für die Hauptstrassen dürfen keinesfalls weiter gekürzt werden (SAB).
- Die Kantone sollen trotzdem die ihnen zufallenden Finanzen gemäss NFA nach eigenem Ermessen für Verkehrssicherheitsprojekte einsetzen können (SP).
- Der Fokus ist auf neuralgische Stellen zu legen; die Sanierung erfolgt über Strassenbudgets von Bund, Kantonen und Gemeinden, wobei die Gemeinden die Prioritäten in eigener Verantwortung festlegen (SAB, SBV).
- Geltende Kompetenz und Verantwortung der Kantone für den Zustand und die Ausgestaltung ihrer Strassenetze ist zu respektieren (GR).
- Eine der wichtigsten Massnahmen in Via sicura (SP, Centre Patronal, SVI). Der Faktor "menschliches Versagen" kann dadurch eingegrenzt werden (SP, RoadCross).
- Die Artikel 6a bis 6c sollten rechtssystematisch nicht im SVG geregelt sein (SVV, NVB&NGF).
- Die Geltung für Privatstrassen ist nicht klar (LU).
- Einer motorradgerechten Strasseninfrastruktur sowie einer Sensibilisierung der Autofahrer wird keine Rechnung getragen (IGM).
- Die Infrastruktur kann nicht so optimiert werden, dass sich gemachte Fehler nicht mehr fatal auswirken (keine "forgiving roads") (BE, SO, umverkehR, Burgunder, Décurnex, Fawer, Pella, Thorens).
- Es ist auf die spezifischen Bedürfnisse der verschiedenen Kategorien Rücksicht zu nehmen (SP), insbesondere Motorradfahrer (SFV).
- Die Normen des Tiefbau- und Verkehrsingenieurwesens wären periodisch zu optimieren (bfu, VfV).
- Nur für Autobahnen und Autostrassen anwenden. Insbesondere sind Pässstrassen davon auszunehmen (UR).
- Umsetzung der baulichen Massnahmen auch ohne Via sicura möglich (motosuisse).
- Befürwortung der technischen, betrieblichen und infrastrukturellen Vorkehrungen, die zu einer tatsächlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit führen (ACS, SGV, strasseschweiz).
- Positive Beurteilung der Massnahmen im betrieblichen und infrastrukturellen Bereich, die auf die Beseitigung notorischer Gefahrenquellen und Unfallschwerpunkte angelegt sind (economie-suisse).
- Unverzichtbar ist eine konsequente Umsetzung bei der Verbesserung der Strasseninfrastruktur, insbesondere bei den Gefahrenstellen (bfu).
- Art. 6a SVG (neu):
 - o "(...), dass die Strasseninfrastruktur so *ausgebaut, saniert*, angelegt, unterhalten und betrieben wird (...)" (AGVS, ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV, Post, strasseschweiz).
 - o "(...) betrieben wird, dass Unfälle geringe Folgen für Leib und Leben der am Unfall beteiligten Personen haben und möglichst ausgeschlossen sind" (BE).

- "(...) dass Unfälle möglichst geringe Folgen für Leib und Leben der am Unfall beteiligten Personen haben." (umverkehR, Burgunder, Décurnex, Fawer, Pella, Thorens).
- Es ist sicherzustellen, dass daraus keine direkten rechtlichen Ansprüche gegenüber den Strasseninhabern abgeleitet werden können (BE, LU).
- Baustellen sind besser zu signalisieren, Temporegimes der Situation anzupassen, und die Baustellendichte ist zu koordinieren (IGBF).
- Der Verkehrsfluss muss Priorität haben (VSPB).
- Es sollten Begegnungszonen in Gebieten mit Durchgangsverkehr errichtet werden (IGBF).
- Autobahnen haben keine Priorität, da dort am wenigsten Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten oder Getöteten vorkommen (SH).
- Die Reduktion der Geschwindigkeit in den Siedlungsgebieten auf 30 km/h hat einen positiven Einfluss auf die Umweltverschmutzung, die Lärmimmissionen und die Gesundheit (GDK).
- Das Geschwindigkeitsregime muss entsprechend dem Erscheinungsbild der Strasse (Ziel der selbsterklärenden Strasse) harmonisiert werden und die nötigen Grundlagen (Forschung, Norm etc.) müssen erarbeitet werden (AG).
- Die Trennung von verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen ist nicht immer möglich, weshalb Mischformen möglich sein müssen (BE).
- Generell sind auf Strassen im Siedlungsgebiet tiefere Geschwindigkeitslimiten zu signalisieren und Tempo-30- und Begegnungszonen zu fördern. Tempo 50 soll nur als Ausnahme gelten (Fussverkehr, VfmF).
- Der Bund soll minimale Sicherheitsstandards für Strassen mit Tempo 50 definieren (z.B. Mittelinseln bei Querungen, keine unübersichtlichen Ausgänge) (Fussverkehr).
- Tempolimiten wie bisher beibehalten, jedoch vermehrte Tempo-30-Zonen in Wohngebieten und höhere Sicherheitsstandards für Fussgängerstreifen (RFBS).
- Die Gemeinden sollten verpflichtet werden, in allen Quartieren Tempo-30-Zonen zu errichten (Aefu, Kibü BS, Krebsliga, Netzwerk K&V, PHCH).
- Es braucht Ausnahmen für die Höchstgeschwindigkeit. Auf Hauptstrassen muss es auch möglich sein, Tempo-30-Zonen einzuführen, wenn Fussgänger übermässig gefährdet sind. Generell sollen in allen Wohnquartieren, an Stellen mit hohem Fussgängeraufkommen (z.B. Dorfzentren), 150 Meter vor und nach Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie vor Schulhäusern Tempo-30-Zonen eingeführt werden (Grüne, VCS).
- Im Innerortsbereich sind Hauptstrassen generell als Tempo-50-Strecken zu definieren. Basiserschliessungsstrassen sollten als Zone-30-Gebiete und Wohngebiete flächendeckend als Begegnungszonen definiert werden. Zudem sollten in Zone-30-Gebieten entweder Fussgängerstreifen errichtet oder generell den Fussgängern analog der Begegnungszone der Vortritt zugesprochen werden (IGBF).
- Angesichts der zunehmenden Staus ist eine Homogenisierung der Tempolimiten (z.B. 100 km/h) inklusive Zulassung des Rechtsvorbeifahrens (jedoch nicht des Rechtsüberholens) zu prüfen (IGBF).
- Die Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsregimes (Massnahme 107) ist unnötig (IVT ETH ZH).
- Auf Strassen innerorts, insbesondere in Wohnzonen, muss die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit durch bauliche und betriebliche Massnahmen vorgegeben werden (KSPD).
- Keine generelle Senkung der Höchstgeschwindigkeit inner- und ausserorts (ACS, AGVS, Motosuisse, SAA, SDHM, strasseschweiz), jedenfalls nicht für schwere Nutzfahrzeuge (ASTAG, Car Tourisme Suisse).
- Bei einer Ausdehnung von Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen muss das Erscheinungsbild dem gültigen Regime angepasst werden. Allenfalls sind diese Zonen betreffend Vortrittsrecht, erlaubter Geschwindigkeit, Signalisation und Markierung zusammenzufassen (VSR).
- Ausbau der Tempo-30-Zonen (Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, umverkehR).
- Begegnungszonen in Wohnquartieren sollen gefördert (Krebsliga, PHCH) und von Zonen mit Zentrumsfunktionen getrennt werden (Aefu, Kibü BS, Netzwerk K&V).
- Von einer konsequenten Verkehrstrennung innerorts ist Abstand zu nehmen (Fussverkehr); es sollten diesbezüglich keine pauschalen Lösungen vorgeschlagen werden (LU).
- Es ist nicht immer möglich, ausserorts richtungstrennte Kantons- und Gemeindestrassen zu erstellen (LU).
- Für die Richtungstrennung ausserorts braucht es eine Präzisierung, welche Strassenanlagen gemeint sind. Zusätzliche Hinweise für den Veloverkehr müssen ergänzt werden (Grüne, VCS).

- Bei der Abtrennung des Gegenverkehrs müssen Überholmöglichkeiten bestehen bleiben (IGBF, VSR).
 - Die Richtungstrennung von Ausserortsstrassen durch Leitschranken steigert das Verletzungsrisiko von Zweiradfahrern nach einem Sturz (IGM).
 - Radwege sollten immer von den Strassen getrennt sein (VSPB).
 - Verkehrstrennung und Koexistenz (Massnahme 305) darf sich nicht negativ auf den Veloverkehr auswirken und kommt nur für Strassen mit ausreichendem Querschnitt in Frage. Richtungstrennungen auf Strassen ausserorts (Massnahme 309) sind kostentreibend und schießen über das Ziel hinaus. Beide Massnahmen kommen nur für "Ausserortsstrassen" in Frage (BE). Das Unfallgeschehen ist nicht auffällig und dies wäre mit neuem Gefahrenpotenzial verbunden (IVT ETH ZH).
 - Das Ziel der richtungsgetretennten Strassen (Massnahme 305) darf nicht dazu führen, dass Radstreifen aufgehoben werden und dafür Mittelstreifen vorgesehen werden. Der Bundesrat muss klarstellen, dass damit nicht durchgehende Trennstreifen, sondern allenfalls ein vermehrter Einsatz von Sicherheitslinien, eventuell in Kombination mit punktuellen Schutz- oder Trenninseln gemeint ist (Burgunder, Décornex, Fawer, Pella, Thorens, umverkehR).
 - Trennungselemente sind nur einzusetzen, wenn gleichzeitig die Fussgängerstreifen erhalten bleiben (Aefu, Kibü BS, Netzwerk K&V).
 - Bei einer Konzentration auf die "Gesamtverkehrssicherheit" profitiert in erster Linie der Motorfahrzeugverkehr, während der Velo- und Fussgängerverkehr erhebliche Komforteinbussen akzeptieren muss. Dies ist vor allem der Fall bei Kreisverkehrsanlagen bei stark belasteten Knoten mit mehrstreifigen Zu- und Wegfahrten, grossen Mündungstrichtern, wenn der Aussenkreisdurchmesser grösser als 34 Meter oder kleiner als 26 Meter ist oder bei mehrstreifigen Kreisfahrbahnen (BE).
 - Verbesserungen bezüglich der schwachen Verkehrsteilnehmer kommen zu kurz und müssen ergänzt werden (VD, Grüne, VCS). Die Massnahmen dürfen nicht auf Kosten der Fussgänger gehen, z.B. indem Fussgängerstreifen eliminiert werden (Grüne, VCS).
 - Der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr sind zu fördern. In Innenstädten sollen auch verkehrsfreie Zonen errichtet werden. Sichere Querungen bei Hauptstrassen namentlich innerorts sind einzurichten. Die Sicherheit um Schulhäuser ist besonders wichtig (SP).
 - Alle Massnahmen, die zur Förderung des Veloverkehrs führen, werden unterstützt, v.a. die Trennung des Langsamverkehrs (SFMGV, Velosuisse). Velostreifen sind einzurichten, v.a. auf mehrspurigen Strassen mit viel Verkehr (EVP).
 - Die Priorisierung und Förderung des Veloverkehrs mit direkten und schnellen Veloverbindungen ist zu gewährleisten (Burgunder, Décornex, Fawer, Pella, Thorens, umverkehR).
 - Der Fussverkehr muss im Zentrum stehen, was bedingte Geschwindigkeitsregimes mit tieferen Höchstgeschwindigkeiten bedingt (Fussverkehr).
- Art. 6b SVG (neu):
- "(...) die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit *aller* Verlehrsteilnehmenden berücksichtigen". (im Hinblick auf Velo und Fussgängerverkehr) (BE, EVP, Grüne, VCS Burgunder, Décornex, Fawer, Pella, Thorens, umverkehR).
 - Zusätzlich Road Safety Inspections (RSI) (AG).
 - Der Begriff "Bauherrschaft" ist durch "Strasseneigentümer" oder "zuständige Stelle" zu ersetzen (AG).
 - Im Sinne der Objektivität und Unabhängigkeit hat die Prüfung durch eine Stelle bzw. Person zu erfolgen, welche nicht der Bauherrschaft angehört (KSPD).
 - Die Wirkung der Massnahme wird in Frage gestellt, sie verlangsamt und verteuert Bauprojekte (SH).
 - Die Ausbildung von Sicherheitsbeauftragten soll vom Bund übernommen werden (SAB, SGV).
 - Die Sicherheitsbeauftragten sollten nicht an eine einzige bestimmte Person oder Institution geheftet sein und in schwierigen Ermessensentscheiden sollte die Möglichkeit bestehen, von anderer Seite ein zweites Gutachten anzufordern (BE).
 - Eine nationale Koordination der zuständigen Sicherheitsbeauftragten ist anzustreben (AG).
 - Es bestehen diverse Unklarheiten betreffend die Institution des Sicherheitsbeauftragten (IVT ETH ZH, Surpierre).
 - Eine Überprüfung von neuen Strassen durch einen Sicherheitsexperten ist nicht nötig; im Kanton ist dies gewährleistet (AG, BE, LU, VSPB).
 - Die Schaffung von Sicherheitsbeauftragten ist sinnvoll, diese müssen aber unabhängig von der Gemeinde und dem Polizeicorps sein (Aefu, Kibü BS, Netzwerk K&V).

- Art. 6c SVG (neu):
 - o Verfügbarkeit und Anwendung von MISTRA ist Voraussetzung (AG).
 - o Eine der wirkungsvollsten Massnahmen (LU, Grüne, VCS).
 - o Dies geschieht schon heute (SH, SVV, NVB&NGF).
 - o Sanierung soll schnell und gestrafft vorgenommen werden. Baustellen in Etappen sind zu vermeiden (VSPB).
 - o Gerade auf Ausserortsstrecken, wo überdurchschnittlich viele Unfälle passieren, ist die Sanierung von Gefahrenstellen wichtig (SP).
- Art. 6d SVG (neu):
 - o Sehr wichtige Massnahme (LU).
 - o Zuständigkeit des Sicherheitsbeauftragten bei der Analyse und der Auswertung von Einsätzen der Rettungskräfte wird in Frage gestellt (AG).
 - o Alle Kompetenzen beim Strasseneigentümer anzusiedeln, ist fraglich (BE).
 - o Aus fachtechnischer Sicht ist dieses Vorgehen ineffizient (bfu, VfV).
 - o Die explizite Erwähnung der Rettungskräfte ist überflüssig (BL).
 - o Dies ist abzulehnen, da nicht sinnvoll und mit bestehendem Personalbestand nicht machbar (BS).
 - o Dies geschieht schon heute (SH).
 - o Die vorgeschlagene Art der Forschung spiegelt die Komplexität des Unfallgeschehens nicht in angemessener Weise wider. Z.B. werden Daten zu den personenbezogenen und medizinischen Risikofaktoren der Unfälle nicht berücksichtigt (SVV, NVB&NGF).

Ablehnung: AI, AR, GL, GR, JU, NE, SG, SZ, TG, TI, ZG, ZH, ATVSL, BPUK, CAS, eco swiss, FMS, FPS, Fräschels, Future Bike, Kapo AI, KKJPD, KKPKS, LITRA, NVB&NGF, Pol. Cant. GE, Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Routiers, SchweizMobil, SVV, Velokonf., 29 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die Kosten sind (zu) hoch respektive das Budget fehlt (GL, JU, SZ, FPS, Pol. Cant. GE, VSPB).
- Stellt eine Entmündigung der Verkehrsteilnehmer dar (Dachorgan).
- Die mit der NFA beschlossene Kompetenzabgrenzung darf nicht durchbrochen werden. Der Bund hat die entstehenden Mehrkosten aus eigener Quelle zu finanzieren (TG).
- Aus finanziellem Druck wird die billigste Variante, nämlich verkehrsbehindernde Massnahmen, gewählt werden (Routiers).
- Die Massnahmen stellen einen Eingriff in die Autonomie der Kantone und Gemeinden dar (GL, ZH) und sind schwer realisierbar (GL). Eine Verankerung in einem Bundesgesetz bedeutet zusätzliche Verpflichtungen nicht nur des Bundes, sondern auch indirekt der Kantone und führt zu einem Sanierungszwang der kommunalen und kantonalen Strassen (SG, SO, BPUK, KKJPD, LITRA).
- In den Kantonen wird dies schon angewendet (AR, GL, JU, NE, SG, SO, SZ, TI, BPUK, KKJPD, KKPCL, LITRA, Pol. Cant. GE).
- Strassen, die schwere Unfälle vermeiden sollen, kann es nicht geben (keine "forgiving roads") (AI, AR, SO, BPUK, Kapo AI, KKJPD, LITRA). Alle Gefahrenstellen zu eliminieren ist nicht möglich (AR).
- Führt zu einer Reduktion der Eigenverantwortlichkeit der Fahrzeuglenkenden (AI, AR, Kapo AI, KKPKS, Kappeler O.).
- Nicht klar, ob dies mit dem Landschafts- und Waldschutz vereinbar ist (AR).
- Darf nicht zur Reduktion der Attraktivität des Langsamverkehrs führen. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere des Langsamverkehrs, muss miteinbezogen werden (SchweizMobil, Velokonf.).
- Art. 6a SVG (neu):
 - o "(...) dass Unfälle möglichst geringe Folgen für Leib und Leben der am Unfall beteiligten Personen haben." Eine Strasseninfrastruktur zu schaffen, bei der es nie zu gravierenden Unfällen mit schweren Unfallfolgen kommen kann, ist nicht möglich (Pro Velo Bern Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).

- Eine vermehrte Geltendmachung von Haftungsansprüchen (Werkeigentümerhaftung) gegenüber den Strasseneigentümern wird befürchtet (AI, AR, GL, GR, SO, TG, ZH, BPUK, Kapo AI, KKJPD, KKKPKS, LITRA).
 - Anwendung nur im Bereich von Neubauten oder wesentlichen Änderungen an bestehenden Bauten. Das "möglichst" in der Formulierung muss weit ausgelegt werden, d.h. soweit finanziell tragbar und kompatibel mit den operativen Programmen der (öffentlichen) Organisationen und Eigentümern der Infrastruktur (TI).
 - Eine Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsregimes, insbesondere Tempo 30 in siedlungsorientierten Strassen und in Begegnungs- und Fussgängerzonen, sowie Gebiete mit weiteren Massnahmen zur Verkehrsberuhigung führen zu einer Senkung der Höchstgeschwindigkeit im Inner- und Ausserortsbereich (FMS).
 - Die Unterscheidung von verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen ist falsch. Gebietsweise oder punktuelle Tempo-30-Regelungen oder Begegnungszonen dürfen auch auf den heute als verkehrsorientiert geltenden Strassen nicht ausgeschlossen werden (CAS).
 - Ausbau der Tempo-30-Zonen (Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental).
 - Möglichst konsequente Öffnung von Einbahn- und Fahrverbotsstrassen für Velofahrende und Zulassung des Mischverkehrs Fussgänger/Velofahrende auf Fussgängerflächen (Pro Velo Emmental).
 - Eine flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen ist abzulehnen (GL). Dies soll weiterhin den Kantonen und Gemeinden überlassen werden (GL, ZH).
 - Das Ziel der richtungsgetretennten Strassen (Massnahme 305) darf nicht dazu führen, dass Radstreifen aufgehoben und dafür Mittelstreifen vorgesehen werden. Der Bundesrat muss klarstellen, dass damit nicht durchgehende Trennstreifen, sondern allenfalls ein vermehrter Einsatz von Sicherheitslinien, eventuell in Kombination mit punktuellen Schutz- oder Trenninseln gemeint ist (Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
 - Trennungselemente zur Verhinderung von Kollisionen nur auf Strassen, die über längere Strecken kreuzungsfrei sind und über separate (abgetrennte) Radwege verfügen (SchweizMobil).
 - Die Priorisierung und Förderung des Veloverkehrs mit Entstehung direkter, schneller Veloverbindungen ist zu gewährleisten (Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
 - Gerade bei Baustellen ist auf die Sicherheit der Fussgänger und Velofahrer zu achten (CAS).
- Art. 6b SVG (neu):
- "(...) die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit *aller* Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen" (Pro Velo Bern Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
 - Bringt unnötigen Verwaltungsaufwand und kompliziert die Verwaltungsabläufe (FMS).
 - Diese Aufgaben werden bereits durch die Strassenbaufachstellen der Kantone wahrgenommen (GR, TG, FMS).
 - Zweifel, ob einheitliche Methoden zur Überprüfung von Verkehrssicherheitsdefiziten wegen der unterschiedlichen Voraussetzungen überhaupt erstellt werden können (AR).
 - Kosten-Nutzen-Verhältnis des Sicherheitsbeauftragten bei der Unfallanalyse wird in Frage gestellt. Es bestehen schon heute Fachpersonen, die solche Unfallanalysen vornehmen (TI, ZH, Kapo AI).
 - Der Rettungsdienst ist gut ausgebildet und ausgerüstet (Kapo AI, ZH). Ausserdem fällt dies in die kantonale Zuständigkeit (GR, ZH).
 - Die Einführung von Lehrgängen für "zertifizierte Sicherheitsexperten" wird abgelehnt, da dies den Verwaltungsapparat aufbläht (FMS).
- Art. 6c SVG (neu):
- Greift in die Kompetenz und die Verantwortung des jeweiligen Strasseneigentümers ein. Dies wird schon heute so vorgenommen, die bestehende Rechtslage genügt (GR, SO, TG, BPUK, KKJPD, LITRA).

- Bringt erhebliche Belastung mit sich, da es sich um interdisziplinäre Untersuchungen handelt. Zudem ist unklar, ob der Sicherheitsbeauftragte ein Angestellter der Verwaltung sein muss oder ob ein oder mehrere private Anbieter beigezogen werden können (TI).
- Art. 6d SVG (neu):
 - Die Massnahme schießt über das Ziel hinaus. Eine grosse Mehrheit der Unfälle ist nicht auf bauliche, technische oder organisatorische Gründe zurückzuführen (GR).
 - Greift in die Verwaltungskompetenz der Gemeinden und Kantone ein (TG).
 - Kosten-Nutzen-Verhältnis des Sicherheitsbeauftragten bei der Unfallanalyse wird angezweifelt (AI, AR).
 - Die Ernennung von Sicherheitsexperten wird auch hier abgelehnt (GL, FMS). Es gibt Strassenbesitzer (z.B. Gemeinden, Private und Alpenossenschaften), die nicht in der Lage und Willens wären, einen Sicherheitsbeauftragten zu ernennen (GR).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: asa, ASPE, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, IRM SG, KSBS, MFK SO, OPTICS, ReKo TG, RVS, SFA, SGRM, SOV

3.3.1.2 Frage 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)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	22	3	1
Parteien	3	2	0
Dachverbände	2	3	0
Übrige Organisationen	47	30	11
Private	36	1	0
Total	110	39	12

Zustimmung: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VS, ZG, ZH, EVP, Grüne, SAB, SGV, AGU, App.Ger. BS, Aefu, asa, auto-schweiz, bfu, CAS, COCRBT, eco swiss, FMH, FPS, FRE, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, Ingenbohl, IRM SG, Kibü BS, KKPKS, KSBS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM, SFV, SVA VS, SVI, SVS, TBA NW, umverkehr, VCS, Velokonf., VfmF, VfV, VöV, VSPB, VSR, 36 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Selbstdeklaration bei Erstzulassung genügt; charakterliche Eignung nur im Zusammenhang mit Administrativmassnahmen (AG, AR, FR, GR, LU, NE, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO) oder bei auffälligen Personen (auto-schweiz, bfu, KSPD, SDHM, SAA, SVA VS, VfV) prüfen. Es besteht Unklarheit darüber, wann die Beurteilung zur Anwendung kommen soll (SH).
- Charakterliche Eignung schon vor Abgabe des Lernfahrausweises prüfen. Falls charakterliche Defizite später auftreten, unverzüglich Führerausweis zur Sicherheit entziehen (IGBF).
- Mindestanforderungen an charakterliche Eignung erhöht die Verkehrssicherheit. Standardisierte Erhebung der Merkmale sowie nachvollziehbare Auswertung der Ergebnisse muss gewährleistet sein. Eventuell nur 5 anstatt 10 Merkmale, welche sich zum Teil überschneiden. Untersuchung durch diagnostisch tätige Psychologen insbesondere anerkannte Verkehrspsychologen (bfu, VfV).
- Legaldefinition der charakterlichen Eignung hemmt die Rechtsentwicklung und kann in der Praxis zu Einschränkungen der Behörden führen (AG, AR, BE, FR, GR, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Legaldefinition nicht praktikabel, da man dies sehr offen formulieren müsste, was wiederum dem Bestimmtheitsfordernis nicht entspricht (SH).

- Verbindliches Festlegen der Testverfahren verhindert eine Anpassung an wissenschaftliche Erkenntnisse und kann dem Einzelfall nicht gerecht werden. Es sollten diesbezüglich unter Einbezug von Fachgremien Verordnungsbestimmungen ausgearbeitet werden (AG, AR, BE, GR, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa).
- Überarbeitung des Leitfadens der Expertengruppe Verkehrssicherheit ("Verdachtsgründe fehlender Fahreignung, Massnahmen und Wiederherstellung der Fahreignung" vom 26. April 2000) (AG, AR, BE, FR, GR, SH, SZ, TG, UR, ZG, asa). Dieser liefert schon heute wertvolle Anhaltspunkte (SZ, TG, UR, ZG, ZH, MFK SO).
- Begriffe "körperlich, psychisch und charakterlich" nicht plausibel. "Psychisch" ist ein Oberbegriff zum spezielleren Begriff "charakterlich". Besser wäre; "in körperlicher und psychischer, insbesondere auch charakterlicher Hinsicht" (BE).
- Die Definition der charakterlichen Eignung bietet Schwierigkeiten (GL, KKPKS). Definition in objektiver (EVP) und klarer Weise (BS, NE, OW, KSBS).
- Begriff der Fahrkompetenz und charakterliche Mindestanforderungen müssen noch ausgelegt werden und bieten deshalb Angriffsflächen für Beschwerdefälle. Grundzüge dazu müssten im Gesetz geregelt werden (SZ).
- Die Definition von Mindestanforderungen und deren Anwendung ist problematisch (BL, FMH, KKPKS, Road-Cross).
- Ob die Prüfung der charakterlichen Eignung ein zuverlässiges Resultat ergibt, wird in Frage gestellt (FPS).
- Die praktische Umsetzung wird in Frage gestellt (OW).
- Das Vorgehen muss genau festgelegt werden (BS, OW, KSBS, SAB).
- Der Aufwand muss verhältnismässig sein (BS).
- Körperliche und psychische Untersuchungen nur in Bezug auf Krankheiten mit Verkehrsrelevanz. Entscheidend soll das Ausmass der funktionalen Einschränkungen durch eine Krankheit und nicht die Diagnose sein. Das mehrstufige Vorgehen wird begrüsst (Befund - Zweite Abklärung - Fahrprobe), wobei bei auffälligen Testergebnissen zusätzlich eine Abklärung beim Spezialisten, zusammen mit einer Probefahrt, vorgeschlagen wird (bfu, VfV).
- Flexible Lösungen für Mobilität im Alter (z.B. Fahrverbot nur für Autobahnen) (Grüne, VCS).

Ablehnung: AI, JU, UR, FDP, SP, economiesuisse, SGB, sgv usam, ACS, AGVS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, BUL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Dachorgan, Distiswiss, FER, FMS, Fräschels, FSS, IGWV, ISV, Kapo AI, KSPD, motosuisse, NVB&NGF, Pol. Cant. GE, Post, SEVS, SFMGV, strasseschweiz, SVV, TCS, Viniharass, 1 Privater

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Keine allgemeinen Eignungstests (NVB&NGF, strasseschweiz, SVV, TCS), sondern allenfalls nur für auffällige Motorfahrzeugführer (ACS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, BUL, Distiswiss, economiesuisse, FSS, ISV, Kapo AI, SEVS, Viniharass).
- Die Definition der Mindestanforderungen der charakterlichen Eignung ist schwierig, respektive unklar (SP, AGVS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Dachorgan, Distiswiss, FSS, IGWV, ISV, Kapo AI, Po. Cant. GE, Post, SEVS, strasseschweiz, TCS, Viniharass).
- Die Prüfung der Mindestanforderungen ist nicht klar (SP, AGVS, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, IGWV, Pol. Cant. GE, Post, strasseschweiz), respektive schwierig (motosuisse).
- Die Mindestanforderungen müssen genauer definiert werden (economiesuisse, SGB).
- Die Zuverlässigkeit der Kontrollen wird in Frage gestellt (strasseschweiz).
- Heutige Bestimmungen genügen (TCS), insbesondere Artikel 14 SVG und die VZV (ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV, Pol. Cant. GE, Post, sgv usam, strasseschweiz).
- Dies bringt nur eine geringe Verbesserung für die Strassenverkehrssicherheit (TCS).
- Im Gesetz nur generell die Eignungskontrolle festhalten und dann durch Experten regulieren lassen (analog zu Leitfaden). So können Änderungen besser berücksichtigt werden (JU).
- Feststellung der charakterlichen Eignung stellt einen Eingriff in die persönliche Freiheit dar (motosuisse, strasseschweiz, Santschi).
- Dies ist mit Fachleuten aus dem Bereich der Verkehrspsychologie zu überarbeiten (NBV&NGF, SVV).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: ASPE, IRM BE, IRM BS, IVT ETH ZH, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SFA, SGRM, SOV, velosuisse

3.3.1.3 Frage 6: Sind Sie damit einverstanden, dass Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen, keine Lernfahrten begleiten dürfen? (Art. 15 Abs. 1)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	26	0	0
Parteien	5	0	0
Dachverbände	4	0	1
Übrige Organisationen	76	1	11
Private	37	0	0
Total	148	1	12

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, EVP, FDP, Grüne, SP, SGB, SAB, SGV, sgv usam, ACS, AGU, AGVS, ANCV, App.Ger. BS, Aefu, asa, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, bfu, BUL, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, Distiswiss, eco swiss, FER, FMH, FMS, FPS, Fräschels, FRE, FSS, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, IGWW, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, IRM SG, ISV, Kapo AI, Kibü BS, KKPKS, KSPD, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, Post, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM, SEVS, SFMGV, SFV, SGRM, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, SVV, TCS, umverkehR, VCS, VfmF, VfV, Viniharass, VöV, VSPB, VSR, 37 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Personen, die in der 2. Ausbildungsphase stehen, haben selber noch nicht genügend Erfahrung und Praxis und können deshalb nicht die Funktion und Verantwortung einer Begleitperson wahrnehmen (AG, AR, BE, GL, GR, JU, LU, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH, EVP, Grüne, SP, asa, bfu, Centre Patronal, Dachorgan, FMH, FPS, FRE, MFK SO, RoadCross, TCS, VCS, VfV, Kappeler O.).
- Für Motorradfahrer bisherige Regelung beibehalten. Ansonsten ungleiche Behandlung, da Kategorie A unter die Regelung des Führerausweises auf Probe fällt, Kategorie A1 jedoch nicht (FMS).
- Die Polizei müsste Einsicht in das Register der Administrativmassnahmen haben (COCRBT).
- Es braucht einen Hinweis im Führerausweis, dass dieser auf Probe ist (GR).
- Begleitpersonen müssen seit mindestens drei Jahren im Besitz des definitiven Führerausweises der entsprechenden Kategorie sein, eine klaglose Fahrpraxis (gemäss ADMAS) während zumindest der letzten drei Jahre nachweisen können und mindestens 24 Jahre alt sein (analog den Anforderungen an die Fahrlehrerschaft) (IGBF).
- Fehlende Ausbildung durch professionelle Fahrlehrer führt oft zu prekären Ausbildungen und Wissenslücken, was mit der Prüfung nicht immer aufgedeckt werden kann (FRE). Die Begleitperson muss eine Basisausbildung (Theorie und Fahren) durch Fahrlehrer erhalten haben (RFBS).
- Es sollte wie in den meisten umliegenden Ländern allgemein ein Fahrschulobligatorium eingeführt werden (SFV).

Ablehnung: motosuisse

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, ASPE, IVT ETH ZH, KSBS, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SFA, SOV, TBA NW, Velokonf., velosuisse

3.3.1.4 Frage 7: Sind Sie mit der Einführung eines Weiterbildungsobligatoriums (1 Tag pro 10 Jahre) für Personenwagen- und Motorradlenkende einverstanden? (Art. 15 Abs. 5)

	3.3.1.4.1 Für Motorwagen- und Motorradfahrende?		
	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	5	21	0
Parteien	2	3	0
Dachverbände	0	5	0
Übrige Organisationen	39	37	11
Private	31	6	0
Total	77	72	11

Zustimmung: BS, SH, VS, ZG, VD, SP, Grüne, AGU, App.Ger. BS, Aefu, ATVSL, CAS, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, Fräschels, FRE, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, KSPD, Netzwerk K&V, Nez rouge, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SFMGV, SFV, SVS, umverkehr, VCS, Velokonf., VfmF, VöV, VSPB, VSR, 31 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die häufigste Unfallursache ist das Verhalten des Fahrers und nicht Mängel am Fahrzeug. Es wäre wünschenswert, dass die Fahrzeugführer gleich periodisch geprüft werden wie die Fahrzeuge auch (FRE).
- Weiterbildung ist grundsätzlich etwas Positives (ZG, VSPB).
- Dies ist absolut nötig; ausmerzen eingeschlichener Fehler (RoadCross), Anpassung an neue Anforderungen und Neuerungen im Strassenverkehr (Routiers, SFMGV).
- Sollte an die heutige freiwillige Weiterbildung angelehnt und angepasst werden (bfu). Die freiwillige Weiterbildung ist weiterhin anzurechnen (Grüne, VCS). Zusätzlich soll freiwillige Weiterbildung mit finanziellen Anreizen gefördert werden (KSPD).
- Die Wirkung von nur einem Tag in 10 Jahren wird in Frage gestellt (SH, KSPD, VSR).
- Aufwand und Ertrag müssen übereinstimmen (SP).
- Nur für Personen, die im ADMAS-Register eingetragen sind (VS).
- Hohe Qualität und individuelle Anpassung an Kursteilnehmer sind Voraussetzung (Fussverkehr). Qualitätskontrolle ist nötig, z.B. mit Prüfung der Kursteilnehmer (BS).
- Minimum, nicht Maximum ein Tag (ZG, IGBF, VSR).
- Nur ein halber Tag, dafür mit Prüfungsfahrt (SFV).
- Prüfen, ob der Nachweis der Weiterbildung an die Wiedererteilung des zeitlich befristeten Führerausweises gekoppelt werden soll (VSR).
- Nur wenn Kurse gratis oder kostengünstig sind (SGB).

Ablehnung: AG, AI, AR, BE, BL, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, ZH, EVP, FDP, economiesuisse, SAB, SGB, SGV, sgV usam, ACS, AGVS, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASTAG, auto-schweiz, BUL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMH, FMS, FPS, FSS, IGWV, Ingenbohl, ISV, Kapo AI, KKPks, MFK SO, motosuisse, NVB&NGF, Pol. Cant. GE, Post, SAA, SDHM, SEVS, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVV, TCS, VfV, Viniharass, 6 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Aufwand ist zu gross (z.B. zu viele Teilnehmer, Administration, Personal, Organisation, Anpassung an andere Regelungen) (AG, AI, BE, BL, FR, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ACS, AGVS, asa,

- ASTAG, auto-schweiz, bfu, Car Tourisme Suisse, COCRBT, economiesuisse, EVP, FMH, FMS, IGWV, Kapo AI, MFK SO, motosuisse, Pol. BL, Post, SAA, SDHM, sgv usam, strasseschweiz, VSPB, Kappeler O.).
- Kosten sind zu hoch (AI, BE, SH, ZG, FDP, ACS, AGVS, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, economiesuisse, EVP, FMH, FMS, IGWV, motosuisse, Post, SAA, SDHM, strasseschweiz, SVI, TCS, VSPB).
 - Unnötig, da sich die meisten Verkehrsteilnehmer korrekt verhalten und sicher fahren. In der Schweiz ist die Verkehrssicherheit bereits sehr hoch (AG, AR, FR, GL, GR, JU, LU, NE, SG, SO, SZ, TG, UR, asa, ASCV, ANCV, ASG, COCRBT, Distiswiss, EVP, FPS, FSS, ISV, Kapo AI, MFK SO, motosuisse, SAB, SBV, SEVS, Viniharass, VSPB).
 - Ungenügende Wirkung der Kurse (economiesuisse, Kappeler O., Seiler), weil:
 - o es schwierig ist, eine genügende Qualität zu erreichen (AG, BE, GL, GR, LU, NE, SO, SZ, TG, UR, ZG, asa, COCRBT, MFK SO),
 - o die Motivation und Akzeptanz bei den Teilnehmern fehlt (AG, AR, BE, GL, GR, SO, SZ, TG, UR, ZG, asa, MFK SO),
 - o ein Tag in 10 Jahren zu wenig ist (AI, AR, BE, Centre Patronal, NVB&NGF, Kapo AI, SVI, SVV).
 - Differenzierung in Bezug auf Kursteilnehmer fehlt (Giesskannenprinzip) (AG, BL, BUL, SVV). Weiterbildungspflicht allenfalls nur für bestimmte Personen (z.B. über ein Anreizsystem, Erfassung von Delinquenten, Auffällige im Strassenverkehr, FiaZ, Fahren unter Einfluss von Betäubungsmitteln, zu definierende relevante Verletzungen der Verkehrsregeln) (AG, JU, BUL, COCRBT, FMH, Kapo AI, Pol. BL, Pol. Cant. GE, VfV).
 - Ungleiche und unpräzise Begriffe (BE, ZG, Pol. Cant. GE, VfV).
 - Die freiwillige Weiterbildung wird genügend genutzt (JU, motosuisse, Kappeler O.). Für die freiwillige Weiterbildung sollen Anreize und Unterstützungen geschaffen werden (z.B. Reduktion Versicherungsprämien, Ausschüttung Versicherungsbeiträge) (AG, BE, FR, GL, GR, SG, SO, SZ, TG, UR, ZG, asa, Centre Patronal, Kapo AI, MFK SO, SVA VS, TCS).
 - Zuerst die Ergebnisse der Zweiphasen-Ausbildung abwarten (BE, BL, ZG, ACS, AGVS, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, EVP, FMS, IGWV, Post, SAA, SDHM, strasseschweiz).
 - Die Kompetenz zur Regelung liegt bei den Strassenverkehrsämtern (AI, Kapo AI).
 - Falls dies doch eingeführt würde: Gewährleistung von Qualität und Aktualität (VSPB), z.B. Anerkennung durch Verkehrssicherheitsrat (TCS).
 - Allenfalls für Fahrer, welche während dieser Zeitspanne kein Fahrzeug benutzt haben (Centre Patronal).
 - Obligatorische Kurse erst ab 65 Jahren (Pol. Cant. GE).
 - Weiterbildung ist grundsätzlich etwas Positives (AI, BE, BL, OW, Pol. BL).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: ASPE, IVT ETH ZH, KSBS, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SFA, SGRM, SOV, TBA NW, velosuisse

	3.3.1.4.2 Nur für Motorwagenfahrende?		
	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	0	23	3
Parteien	0	5	0
Dachverbände	0	4	0
Übrige Organisationen	0	69	9
Private	0	36	0
Total	0	137	12

Zustimmung: Keine

Ablehnung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH, EVP, Grüne, SP, FDP, economiesuisse, SAB, SGV, sgv usam, ACS, AGU, AGVS, ANCV, Aefu, asa, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, BUL, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan,

Distiswiss, FER, FMH, FMS, FPS, FRE, FSS, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, IGWV, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, IRM SG, ISV, Kapo AI, KKPKS, KSPD, MFK SO, motosuisse, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, Pol. Cant. GE, Post, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM, SEVS, SFMGV, SFV, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, SVV, TCS, umverkehR, VCS, Velokonf., VfV, Viniharass, VöV, VSPB, VSR, 36 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge: (Nur Antworten, welche von den obigen Antworten abweichen)

- Vorerst Resultate der Zweiphasen-Ausbildung abwarten (TCS).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: ASPE, IVT ETH ZH, KSBS, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SFA, SOV, velosuisse

	3.3.1.4.3 Nur für Motorradfahrende?		
	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	0	23	3
Parteien	0	5	0
Dachverbände	0	4	0
Übrige Organisationen	1	67	9
Private	0	36	0
Total	1	135	12

Zustimmung: SVI

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge: (Nur Antworten, welche von den obigen Antworten abweichen)

- Ein Tag pro Jahr (SVI).

Ablehnung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH, EVP, FDP, Grüne, SP, economiesuisse, SAB, SGV, sgv usam, ACS, AGU, AGVS, ANCV, Aefu, asa, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, BUL, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, Distiswiss, FER, FMH, FMS, FPS, FRE, FSS, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, IGWV, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, IRM SG, ISV, Kapo AI, KKPKS, KSPD, MFK SO, motosuisse, Nez rouge, NVB&NGF, Pol. Cant. GE, Post, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM, SEVS, SFMGV, SFV, strasseschweiz, SVA VS, SVS, SVV, TCS, umverkehR, VCS, Velokonf., VfV, Viniharass, VöV, VSPB, VSR, 36 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die freiwillige Weiterbildung genügt und wird schon jetzt rege genutzt (FMS).
- Vorerst Resultate der Zweiphasen-Ausbildung abwarten (TCS).
- Ein Tag alle 10 Jahre ist hier zu wenig (SH).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: ASPE, IVT ETH ZH, KSBS, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SFA, SOV, velosuisse

3.3.1.5 Frage 8: Sind Sie mit der Befristung des Führerausweises einverstanden? (Art. 15b und 15c)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	14	12	0
Parteien	3	2	0
Dachverbände	0	5	0
Übrige Organisationen	33	39	15
Private	27	5	5
Total	77	63	20

Zustimmung: AG, AR, BE, BS, GE, GR, LU, NW, SG, SH, SZ, TG, VD, ZH, SP, Grüne, AGU, App.Ger. BS, Aefu, asa, bfu, CAS, Dachorgan, eco swiss, FMH, FRE, Fussverkehr, IGBF, Ingenbohl, IRM SG, Kibü BS, KKPKS, KSPD, MFK SO, Netzwerk K&V, OPTICS, PHCH, Pro Velo Emmental, ReKo BE, RFBS, RoadCross, SFV, SOV, VCS, VfmF, VfV, VöV, VSPB, VSR, 27 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die meisten europäischen Länder stellen bereits nur noch befristete Führerausweise aus (Grüne, SP, VCS).
- Fehlende Sehschärfe ist ein wichtiges Element, welches oft zu spät erkannt wird (Grüne, OPTICS, SOV, VCS). Regelmässige Kontrolle der Sehschärfe unabhängig vom Weiterbildungsobligatorium; Kosten sind gering (OPTICS, SOV).
- Die bisherige Handhabung mit Eigenverantwortung der Fahrzeugführer hat sich offenbar nicht bewährt (Grüne, VCS).
- Vorteil, dass die Ausweisinhaber auf eigene Initiative für Verlängerung sorgen müssen (SP, VSR); dadurch wird Verwaltungsaufwand geringer (FMH).
- Die Weiterbildungspflicht kann nur konsequent durchgesetzt werden, wenn sie an die Befristung des Führerausweises gekoppelt ist. Gerade bei Senioren ist dies sehr wichtig (Fussverkehr).
- Ohne obligatorische Weiterbildung (AG, BE, GR, LU, SZ, TG, asa, MFK SO, Kalberer).
- Nur für Lenker mit Verkehrsdelikten und Senioren (SZ).
- Verhältnismässigkeit von Aufwand und Kosten zum Nutzen sind zu prüfen (z.B. für die Betroffenen, Administration) (BE, BS, VD, ZH, App.Ger. BS).
- Festlegung einer Strafnorm bei nicht (rechtzeitiger) Erneuerung (z.B. Abgrenzung zu Fahren ohne Führerausweis oder trotz Entzug [Art. 95 SVG], Ordnungsbussen mit zeitlicher Abstufung, nur Übertretung) (AR, BE, SH).
- Klärung der Begriffe "berufsmässige", "nicht berufsmässige", "berufliche Fahrzeugführer" (AG, BE).
- Initiative für Verlängerung muss von Administrativbehörde aus gehen (z.B. Erinnerung) (LU, SH); Verlängerung muss für Fahrzeugführer kostenlos sein (SZ).
- Keine Selbstdeklaration (SH), dies deckt fehlende Eignung nicht auf (BE, ZH).
- Eine einfache Kontrolle muss möglich sein (SZ, bfu, VfV).
- Nur minimale Voraussetzungen für Verlängerung in Bezug auf das Fahren. Es ist anzufügen, dass in der 3. EU-Führerscheinrichtlinie die Weiterbildung nicht zwingend ist (Kann-Vorschrift) (bfu, VfV).
- Es kann keine Ausnahmen von der zeitlichen Gültigkeitsbeschränkung geben, da ja alle Kategorien den medizinischen Mindestanforderungen und der entsprechenden periodischen medizinischen Kontrolle unterstehen, womit eine zeitliche Beschränkung zwingend ist (BE).

Ablehnung: AI, BL, FR, GL, JU, NE, OW, SO, TI, UR, VS, ZG, EVP, FDP, economiesuisse, SAB, SGB, SGV, sgv usam, ACS, AGVS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, BUL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FER, FMS, FPS, Fräschels, FSS, IGWV, ISV, Kapo AI, KSBS, motosuisse,

NVB&NGF, Pol. Cant. GE, Post, ReKo TG, Routiers, SAA, SDHM, SEVS, SFMGV, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, SVV, TCS, Viniharass, 5 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Wirksamkeit in Frage gestellt (ACS, SAA, SDHM, AGVS, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, FDP, FMS, IGWV, motosuisse, Post, strasseschweiz, SVA VS).
- Aufwand zu gross (z.B. Administration, Unklarheit bezüglich Verfahren mit den bisherigen unbeschränkten Ausweisen) (VS, ACS, SAA, SDHM, AGVS, ANCV, ASCV, ASG, Distiswiss, economiesuisse, FMS, FSS, IGWV, ISV, NBV&NGF, Post, SEVS, sgv usam, strasseschweiz, SVS, SVV, Viniharass).
- Kosten zu hoch (Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, economiesuisse, motosuisse, Post, SAB, SBV, sgv usam, TCS).
- Nachvollzug EU-Standard nicht nötig (FPS).
- Zuerst Umsetzung in den Nachbarländern abwarten (SGB).
- Nur für bestimmte Personen (z.B. verkehrsrelevante Gesundheitsprobleme, klare und bekannte Gründe, nur gemäss Art. 15d [neu] SVG) (GL, OW, KSBS, Routiers, Kappeler O.).
- Nicht für Kategorien A und B (SO).
- Eine Strafnorm müsste festgelegt werden (Kapo AI).
- Keine Weiterbildungspflicht (AI, JU, OW, ASTAG, TCS).
- Anwendung unklar. Untersuchung nur durch Vertrauensärzte. Allgemein ist ein grosser Aufwand zu erwarten (KSBS).
- Die Regelung bringt zwar Vorteile im Vollzug, bestraft aber auch die unbescholtenen Fahrer (EVP).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: ASPE, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IVT ETH ZH, Nez rouge, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, RVS, SchweizMobil, SFA, SGRM, umverkehR, Velokonf., velosuisse, 5 Private

3.3.1.6 Frage 9: Sind Sie mit der Periodizität der Fahreignungsuntersuchungen für nichtberufsmässige Fahrzeuglenker und -lenkerinnen einverstanden? (Art. 15c Abs. 1 - 3)

	Ja	Ja, Variante mit Zwischenschritt 65 Jahre	Ja, Variante ohne Zwischenschritt 65 Jahre	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	7	0	12	14	
Parteien	2	3	1	1	0
Dachverbände	0	0	0	4	0
Übrige Organisationen	18	21	14	34	10
Private	2	31	1	4	0
Total	29	55	28	57	10

Zustimmung: AR, BE, BL, BS, GR, LU, SH, SP, Grüne, Aefu, FMH, FRE, Fussverkehr, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, KKPKS, Netzwerk K&V, Nez rouge, PHCH, RFBS, SGRM, SOV, VCS, VöV, VSPB, 2 Private

Zustimmung, Variante mit Zwischenschritt 65 Jahre: EVP, SP, SOV, bfu, CAS, FMH, FRE, Fussverkehr, KSPD, OPTICS, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, SFMGV, SGRM, umverkehR, VfmF, VfV, VöV, 31 Private

Zustimmung, Variante ohne Zwischenschritt 65 Jahre: AG, AR, BE, BL, BS, GE, GR, LU, SG, SH, SZ, VD, Grüne, AGU, App.Ger. BS, asa, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, IGBF, KKPKS, MFK SO, SFV, SVI, VCS, VSPB, VSR, 1 Privater

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Ohne Weiterbildungspflicht (im Zusammenhang mit Frage 7) (GR, asa).
- Die Unterlagen sollten automatisch von der Behörde einverlangt werden, bei deklarierten Krankheiten gleichzeitig ein ärztliches Zeugnis (BE).
- Alljährlich nach 80 Jahren ist nicht zwingend nötig. Ein Nachweis der Sehfähigkeit für alle Lenker bei Erneuerung wäre wünschenswert. Bei nachgewiesenen Krankheiten ist die tatsächliche Einschränkung und nicht allein die Diagnose entscheidend. Die Nichtverlängerung ist letztes Mittel; zuerst sollten eine Reduktion der funktionalen Einschränkungen durch Therapie, Rehabilitation und/oder technische Hilfsmittel angestrebt werden. Sowohl WHO also auch OECD raten von genereller ärztlicher Untersuchung ab, sondern empfehlen Untersuchung nur für verkehrsauffällige ältere Lenker (bfu).
- Die Verhältnismässigkeit von Kosten und Aufwand zu Nutzen prüfen (BS).
- Die Formulierung ist zu kompliziert (EVP).
- Es gibt zu wenig Ärzte für die vorgeschlagenen Untersuchungen. Die praktische Fahrkompetenz sollte auch im Verkehr geprüft werden (FMH).
- Sehtest schon vor dem 40. Altersjahr (OPTICS, SOV).
- Keine Selbstdeklaration, Sehtest erst ab 50 (Reko BE).
- Ab 70 Jahren Fahreignungskontrolle, ab 80 Jahren auch praktische Fahrkompetenz prüfen (Seiler).
- Bis 50 Jahren alle 5 Jahre, danach alle 2 Jahre (VSR).
- Selbstdeklaration mit 40 Jahren zu früh (BE, ZH).
- Erst ab 70 Jahren, dann wie vorgesehen (ZH, Kalberer).
- Erste Befristung auf 15 Jahre (AGU, eco swiss).
- Für Berufsfahrer ab 60 Jahren komplette ärztliche Untersuchung alle 2 Jahre, ab 75 Jahren keine beruflichen Fahrten mehr erlaubt (KSBS).
- Ab 65 Jahren für professionelle Transporte (VS).

Ablehnung: AI, FR, GL, JU, NE, NW, OW, SO, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, FDP, economiesuisse, SAB, SGB, sgv usam, ACS, AGVS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, BUL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, FPS, Fräschels, FSS, IGWV, ISV, Kapo AI, KSBS, motosuisse, NVB&NGF, Pol. Cant. GE, Routiers, SAA, SDHM, SEVS, strasseschweiz, SVA VS, SVS, SVV, TCS, Viniharass, 4 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Keine Weiterbildungspflicht (im Zusammenhang mit Frage 7) (AI, FR, LU, MFK SO, Kapo AI).
- Keine Befristung der Führerausweise (im Zusammenhang mit Frage 8) (AI, AGVS, ASCV, ASTAG, ATVSL, ANCV, ASG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, FMS, FSS, IGWV, ISV, Kapo AI, KSBS, motosuisse, SAA, SAB, SDHM, SEVS, strasseschweiz, Viniharass).
- Diskriminierend gegenüber älteren Menschen (Ind.Archäo).
- Teuer für Automobilisten (Surpierre).
- Erst ab 65 Jahren (dann wie vorgeschlagen) (JU).
- Erst ab 70 Jahren (dann wie vorgeschlagen) (SO, ZG, FSVA, KSBS, SVI, SVV, NBV&NGF), obwohl grundsätzlich gegen eine Weiterbildungspflicht (OW).
- Ab 50 Jahren alle 5 Jahre, ab 70 Jahren alle 2 Jahre (TCS).
- Sehtest, Selbstdeklaration und neuer Führerausweis (neues Foto) nach vollendetem 29. Altersjahr alle 10 Jahre. Bei Unterlassen vorsorglicher Führerausweisentzug (ZG).
- Befristungen nur im Alter zwischen 18 und 25 Jahren (wegen Raser) (SVI).
- Vertrauensärztlicher Untersuchung ab 65 Jahren anstatt 70 Jahren könnte zugestimmt werden (auto-schweiz, SAA).

- Wie vorgeschlagen, aber zwischen 65 und 70 Jahren alle 3 Jahre (COCRBT), Sehtest alle 10 Jahre (innerhalb COCRBT abweichend Genf, Pol. Cant. GE).
- Nur für Personen mit verkehrssicherheitsrelevanten Gesundheitsproblemen (GL).
- Ab 70 Jahren wie bisher, ab 80 Jahren alljährlich (SVA VS).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: ASPE, Future Bike, Ingenbohl, IVT ETH ZH, Post, RVS, SchweizMobil, SFA, Velokonf., velosuisse

3.3.1.7 Frage 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)

	Ja, Variante mit 70 Jahren	Ja, Variante mit 75 Jahren	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	13	11	2	0
Parteien	3	2	0	0
Dachverbände	1	2	1	1
Übrige Organisationen	25	32	19	14
Private	27	2	2	6
Total	69	49	24	21

Zustimmung, Variante mit 70 Jahren: BS, GE, GL, JU, LU, SG, SH, SO, TI, UR, VD, VS, ZG, EVP, SP, SAB, Aefu, asa, auto-schweiz, CAS, COCRBT, FMH, FRE, Fussverkehr, IRM SG, Kibü BS, KSBS, KSPD, Netzwerk K&V, Pol. Cant. GE, Post, Pro Velo Emmental, RFBS, RoadCross, Routiers, sev, SGRM, SVA VS, umverkehr, VfmF, VöV, 27 Private

Zustimmung, Variante mit 75 Jahren: AG, AR, BE, BL, FR, GR, NE, NW, OW, SZ, TG, FDP, Grüne, SGB, sgV usam, ACS, AGU, AGVS, App.Ger. BS, ASTAG, auto-schweiz, bfu, BUL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Dachorgan, eco swiss, FER, FMS, FSVA, IGBF, IGWV, Ingenbohl, KKPKS, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, PHCH, SDHM, SFV, SOV, strasseschweiz, SVI, TCS, VCS, VfV, VSPB, 2 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Dient der Verkehrssicherheit und schafft endlich eine klare und eindeutige Situation für die Vollzugsbehörde (AG, LU, TG, UR, asa).
- Verfall nicht schon mit 70 Jahren, da in diesem Alter durchaus von der Gesundheit her noch Personentransporte durchgeführt werden können (ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGBF, IGWV, SAB, SVI, TCS). Bis 75 Jahre stellen ärztliche Untersuchungen den Gesundheitszustand sicher (eco swiss).
- Allenfalls auch Verfall der Kategorien C/CE (BE, ZG, VD).
- Problematisch, da unabhängig von individuellen verkehrsrelevanten Gesundheitsproblemen (VD, bfu, Centre Patronal, FMH, VfV). Allenfalls nach Kategorien und nicht nach Alter limitieren (VD).
- Niemand sollte es nötig haben, nach 70 Jahren als Chauffeur mit Personentransporten Geld zu verdienen (Routiers).
- Zusätzlich Altersbeschränkung von 65 Jahren für gewerbmässiges Führen von Autobussen und Cars (sev).
- Nur (JU, EVP, IGBF), oder zusätzlich für berufsmässige Fahrzeugführer (KSBS).
- Flexible Handhabung, wenn Notwendigkeit besteht (EVP).
- Nur für Kategorie F (3,5t) und für berufsmässige Fahrzeugführer der Kategorie C und D, C1 und D1 (COCRBT).

- Für Kategorie D und D1 (Grüne, IGBF, VCS), ansonsten Verfall mit 80 Jahren, mit Nachweis Fahrfähigkeit und Probefahrt alle 2 Jahre (Grüne, VCS).
- In Art. 15 c (neu) Abs. 5 nicht "...vertrauensärztliches Zeugnis..." sondern "...vertrauensärztliche Untersuchung..." (IRM SG, SGRM).
- Prüfen, ob Verfall des Führerausweises nicht schon vor 70 Jahren (SP).

Ablehnung: AI, ZH, SGV, ANCV, ASCV, ASG, ATVSL, Distiswiss, FPS, Fräschels, FSS, ISV, Kapo AI, NVB&NGF, ReKo BE, ReKo TG, SAA, SEVS, SVS, SVV, Viniharass, VSR, 2 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Nur ärztliche Untersuchung (AI, Kapo AI, ZH) oder individuelle Fahrfähigkeit (SAA) soll ausschlaggebend sein.
- Geringe Unfallhäufigkeit in dieser Kategorie (FPS, NVB&NGF, SVV, VSR).
- Altersbegrenzung nur für berufsmässige Chauffeure (ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, ISV, SEVS, Viniharass).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, ASPE, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IVT ETH ZH, motosuisse, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, RVS, SchweizMobil, SFA, SFMGV, Velokonf., velosuisse, 6 Private

3.3.1.8 Frage 10: Sind Sie damit einverstanden, dass beim Verdacht fehlender Fahreignung im Sinne von Artikel 15d die kantonale Behörde eine Fahreignungsuntersuchung anordnen muss?
(Art. 15d)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	24	2	0
Parteien	4	1	0
Dachverbände	2	1	2
Übrige Organisationen	57	20	10
Private	37	0	0
Total	124	24	12

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, EVP, Grüne, SP, SAB, SGB, ACS, AGU, App.Ger. BS, Aefu, asa, ATVSL, auto-schweiz, bfu, BUL, CAS, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMS, FPS, Fräschels, FRE, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, KKPKS, KSBS, KSPD, Netzwerk K&V, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, Post, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SDHM, SFA, SFMGV, SFV, SGRM, SVA VS, SVI, SVS, SVV, umverkehr, VCS, VfmF, VfV, VSPB, VSR, 37 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Eine zwingende Massnahme (SVI). Gerade bei psychischen Erkrankungen ist eine sorgfältige Abklärung der Fahreignung und die Beachtung des Persönlichkeitsschutzes wichtig (SP).
- In der Praxis geschieht die Eignungsabklärung oft viel zu spät und gefährliche Fahrzeuglenker werden zu selten von der Strasse genommen. Nicht Fahrgerechte sollten eine Einzelbehandlung erhalten, da sie in der üblichen Nachschulung stören. Bei Verdacht auf Betäubungsmittelabhängigkeit sollte im Zweifelsfall immer ein Spezialist eine Begutachtung durchführen, damit sich eine einheitliche Praxis ergibt (bfu, VfV).
- Dies wird allerdings schon jetzt in der Praxis so gehandhabt (AR, BE, GR, LU, NE, SH, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).

- Kantonale Unterschiede sollten vermieden werden. Zudem sind die Resultate und Begründungen der betroffenen Person auszuhändigen (Routiers).
- Dies sollte nicht in einem Gesetz geregelt werden, da sonst eine rasche Anpassung an stetige Entwicklungen nicht möglich ist (AR, BE, GL, GR, SH, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Damit es keine langen Wartezeiten gibt, müssen genügend Ressourcen bereitgestellt werden (BL, KKPKS).
- Die Kosten sind von den Teilnehmern zu übernehmen (eco swiss).
- Dies stellt einen starken Eingriff in die Privatsphäre dar (FMS, motosuisse, SDHM).
- Untersuchung Fahreignung nicht nur bei FiaZ, sondern auch bei häufigem Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit (Fussverkehr).
- Untersuchung Fahreignung nur durch verkehrsmedizinisch ausgebildete Ärzte nach einheitlichen Kriterien (IRM SG, SGRM), nur durch geschulte Experten (RoadCross), nur durch Hausärzte, stellvertretende Hausärzte und Bezirksärzte (Seiler).
- Untersuchung Fahrkompetenz nur durch Fahrberater und Fahrlehrer mit Spezialkenntnissen (Kalberer, Seiler) nach neutralen und einfach zu handhabenden Kriterien (Kappeler O.).
- Keine Vernichtung der Akten, diese werden bei einem Gesuch um einen Lernfahrausweis benötigt (AG).
- Das französische "manque flagrant d'égards" entspricht nicht dem deutschen "Rücksichtslosigkeit". Besser wäre "skrupellose Weise" resp. "l'absence de scrupules" wie in Artikel 129 StGB (VD, KSBS).
- Bst. a:
 - o Schwellenwert von 1.6 Promille (zu) niedrig (AG, AR, BE, GL, GR, LU, SZ, TG, UR, VD, ZG, ZH, asa, SVA VS).
 - o Massive Zunahme von Abklärungen schwierig machbar (AG, AR, BE, GL, GR, LU, SH, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, IRM BE, IRM BS, IRM SG, MFK SO).
 - o Senkung stufenweise (IRM BS, LU, SH, SZ), z.B. zuerst auf 2.0 Promille (AG, BE, GR, TG, UR, VD, ZG, ZH, asa, MFK SO, SGRM). Damit dies möglich ist, Schwellenwert nicht im Gesetz festlegen (AG, BE, GR, SH, TG, ZG, asa, MFK SO).
 - o Anfügen: "...oder wenn mehrere Regelverstösse mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,5 Milligramm pro Liter begangen werden" (EVP).
 - o Personen mit 2,5 Promille als fahrunegeeignet betrachten (VD).
- Bst. b:
 - o Präzisierung der Betäubungsmittel (AG, AI, AR, BE, GL, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, bfu, Kapo AI, KSBS, MFK SO, SFA, VfV, VSPB).
 - o Mitführen von Betäubungsmitteln nicht im SVG regeln (BE, VD).
 - o Ersatzlos streichen (AG).
 - o Meldung von Drogenabhängigen auch durch die Polizei, wobei Artikel 15d Absatz 2 (neu) auch anzuwenden wäre (VD, KSBS).
- Bst. c:
 - o Präzisieren (AI, bfu, FPS, Kapo AI, NBV&NGF, SVV, VfV, VSR).
- Bst. d:
 - o IV-Melderecht überschneidet sich mit dem ärztlichen Melderecht. Ausserdem birgt ein reines Melderecht die Gefahr von ungleicher Behandlung. IV-Stellen müssen gut geschult sein (bfu, VfV).
- Bst. e:
 - o Besser wäre eine Meldepflicht (VSPB).

Ablehnung: FR, GE, FDP, sgv usam, AGVS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMH, FSS, IGWV, ISV, MFK SO, motosuisse, SAA, SEVS, strasseschweiz, TCS, Viniharass

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Unnötig, da dies schon jetzt funktioniert (gemäss Leitfaden der Expertengruppe Verkehrssicherheit) (FR, AGVS, ASCV, ASTAG, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, IGWV, ISV, SEVS, strasseschweiz, Viniharass).
- Nicht in einem Gesetz regeln, sonst ist die rasche Anpassung an stetige Entwicklungen nicht möglich (FR, AGVS, strasseschweiz).

- Stellt einen Eingriff in die persönliche Freiheit und Privatsphäre dar (FDP, SAA).
- Bst. a:
 - o Schwellenwert von 1.6 Promille (zu) niedrig (FR, AGVS, ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, ISV, SEVS, strasseschweiz, Viniharass).
 - o Funktioniert auch heute schon gut; ausserdem Schwellenwert von 1,6 Promille (zu) niedrig, 2,0 Promille wäre akzeptierbar (TCS).
 - o Massive Zunahme von Abklärungen schwierig machbar. Besser: Stufenweise Senkung des Schwellenwertes. Damit dies möglich ist, Schwellenwert nicht in Gesetz festlegen (AGVS, strasseschweiz).
- Bst. b:
 - o Nicht genügend präzisiert, welche Betäubungsmittel darunter fallen (AGVS, strasseschweiz).
 - o Präzisieren, welche Betäubungsmittel genau darunter fallen (TCS).
- Bst. c:
 - o Besser präzisieren, was genau darunter fällt. Die Vorgaben betreffend die charakterliche Eignung sind nicht definier- und durchsetzbar (Centre Patronal).
 - o Präzisierungen erforderlich, z.B. "*schwere* Verkehrsregelverletzungen..." (TCS).
- Bst. d:
 - o Verstösst gegen den Datenschutz (FMH).
 - o IV-Meldepflicht überschneidet sich mit ärztlicher Meldepflicht (FMH).
- Bst. d:
 - o Keinen Unterschied zwischen somatischen und psychischen Krankheiten machen (FMH).
- Bst. e:
 - o "Süchten" ersetzen durch "Drogen- oder Alkoholabhängigkeit" (KSBS).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, SGV, ASPE, IVT ETH ZH, Nez rouge, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SOV, Velokonf., velosuisse, VöV

3.3.1.9 Frage 11: Sind Sie mit der obligatorischen Nachschulung bei einem Führerausweisentzug einverstanden? (Art. 16e)

	Ja	Wenn ja, obligatorische Nachschulung?	Wenn ja, bedingte Verlängerung des Ausweisentzugs um drei Monate, die wegfällt, wenn Nachschulung besucht wurde (Variante)?	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	19	14	4	7	0
Parteien	4	2	1	1	0
Dachverbände	2	1	1	1	2
Übrige Organisationen	50	31	19	24	10
Private	36	3	32	0	1
Total	111	51	57	33	13

Zustimmung: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, TG, UR, VD, VS, EVP, Grüne, SP, SAB, SGB, AGU, App.Ger. BS, Aefu, asa, auto-schweiz, CAS, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, FMS, Fräschels, FRE, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, KKPKS, KSPD,

MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo TG, RFBS, RoadCross, SAA, SDHM, SFA, SFMGV, SFV, SVA VS, SVI, SVS, SVV, umverkehR, VCS, VfmF, VöV, VSPB, VSR, 36 Private

Wenn Zustimmung, obligatorische Nachschulung?: AG, AI, AR, BS, FR, GL, LU, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, EVP, SGB, AGU, App.Ger. BS, Aefu, asa, auto-schweiz, COCRBT, eco swiss, FMS, FRE, Fussverkehr, IGBF, IRM BE, IRM BS, Kapo AI, Kibü BS, KSPD, MFK SO, Netzwerk K&V, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, RoadCross, SAA, SDHM, SFMGV, SFV, SVV, VCS, VfmF, VSPB, VSR, 3 Private

Wenn Zustimmung, bedingte Verlängerung des Ausweisentzugs um drei Monate, die wegfällt, wenn Nachschulung besucht wurde (Variante)?: BL, BS, JU, NE, SP, SAB, Aefu, bfu, CAS, COCRBT, Dachorgan, FMH, Fräscheles, Future Bike, Kibü BS, KKPKS, Netzwerk K&V, PHCH, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo TG, SFA, SVS, umverkehR, VfV, 32 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Mit gezielten Nachschulungen können fehlerbare Fahrzeuglenker positiv beeinflusst und so die Anzahl Rückfälle vermindert werden. Ziel muss sein, eine Einstellungs- und Verhaltensänderung zu erreichen und die Rückfallquoten signifikant zu reduzieren (SP).
- Der Bundesrat sollte den Umfang der Nachschulung auf Verordnungsstufe regeln; dies mit einer Anpassung an die jeweilige Kaskadenstufe. Die Nachschulung müsste innerhalb von 6 Monaten besucht werden (AG).
- Abstimmung und Harmonisierung mit der bereits bestehenden freiwilligen Nachschulung (AR, GL, TG, asa, MFK SO).
- Der Bund soll Vorschriften über die Anforderungen an die Nachschulungskurse erlassen und die Qualität sichern (AR, GL, TG, UR, asa, bfu, VfV).
- Bei FiaZ nur bei *qualifizierter* Atemalkohol- oder Blutalkoholkonzentration anwenden (AR, GL, TG, UR, asa, AGVS, MFK SO).
- Dauer der bedingten Entzugsverlängerung nicht fix, sondern vom Bundesrat festzusetzen, damit spätere Änderung möglich bleibt. Die Kurse inhaltlich gut konzipieren und korrekt umsetzen, zielgruppenorientiert ausgestalten und so rasch als möglich nach dem Delikt durchführen. Es braucht hochqualifizierte Moderatoren, die Kurse sind über mehrere Wochen zu verteilen mit höchstens 10 Teilnehmern. Eine Nachschulung sollte es auch für erstmalige Geschwindigkeitsdelinquenten geben, nämlich bei Erreichen einer bestimmten Entzugsdauer des Führerausweises (z.B. mind. 4 Monate) (bfu, VfV).
- Die Teilnehmer sollen die Kosten übernehmen (eco swiss, Kalberer).
- Einheitliche Preisgestaltung (bfu, VfV).
- Der Inhalt der Nachschulung soll an den Grund des Entzuges angepasst sein (KSPD, SFA).
- Nur für Personen, die wiederholt eine *schwere* Widerhandlung gegen das SVG begehen (VS) oder einen Unfall mit Toten oder Verletzten verursachen (Santschi).
- In allen Fällen nur bei Minimalentzugsdauer von 6 Monaten anwenden, um Ungereimtheiten mit Art. 17 SVG zu vermeiden (SH).
- Nur unter der Voraussetzung, dass die Minimalentzugsdauer (nach Kaskadensystem) reduziert wird, welche in Grenzfällen völlig unverhältnismässig ist (SVA VS).
- Bei Alkohol- oder Drogenabhängigkeit sind weiterreichende Massnahmen angezeigt, z.B. Therapie (bfu, VfV), Abklärung Fahreignung und/oder Entzug Führerausweis (SFA).
- Einführung einer Art Punktesystem (VD) mit Möglichkeit, bei Besserung Punkte zu reduzieren (SAA, SDHM).
- Nach einem mindestens 6-monatigen Führerausweisentzug neue Führerprüfung (IGBF) oder zumindest Kontrollfahrt, nach 12-monatigem Entzug zwingend neue Führerprüfung mit anschliessendem Ausweis auf Probe (IGBF, RFBS).
- Mit einem Test am Schluss der Nachschulung (Fussverkehr).
- Nachschulung immer zusammen mit einer erzieherischen Massnahme anordnen (gemäss Art. 16a Abs. 2, Art. 16b Abs. 3 Bst. a, b, und c, sowie Art. 16c Abs. 2 Bst. a, b und c SVG), ausser für Personen, welche nicht in der Schweiz Wohnsitz haben. Eventuell auch Nachschulung bei Verwarnungen (AG).
- Die Betroffenen sollen die Wahl haben zwischen verlängertem Entzug und Nachschulung (BS).

Ablehnung: BE, GR, OW, SZ, TI, ZG, ZH, FDP, sgv usam, ACS, AGVS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, BUL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FPS, FSS, IGWV, Ingenbohl, ISV, motosuisse, Post, Routiers, SEVS, strasseschweiz, TCS, Viniharass

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Es besteht ein Widerspruch zu den bestehenden freiwilligen Nachschulungen, da dort der Ausweis vorzeitig zurückgegeben wird. Der Besuch eines Kurses ist während der Dauer des Entzuges aus Zeit- und Kapazitätsgründen oft gar nicht möglich. Die Variante wird abgelehnt, da der Massnahmenvollzug in einem Stück vollzogen werden soll. Weitere Variante: vorgesehene Entzugsdauer erhöhen und vorzeitige Rückgabe bei Kursbesuch (BE, ZG, ZH).
- Die Nachschulung muss sich gezielt auf das begangene Delikt beziehen (BUL).
- Die bestehenden Bestimmungen reichen aus (SZ, TI) und sollten in allen Kantonen einheitlich angewendet werden (GR, ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV, Post).
- Die Massnahme bringt erheblichen Mehraufwand und eine individuelle Berücksichtigung ist nicht möglich (SZ).
- Wiederholtes Auffälligkeit soll nicht gleichgestellt werden mit erstmaligem Fahren in angetrunkenem Zustand (AGVS, ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, ISV, SEVS, Viniharass).
- Nur bei vorsätzlich begangenen, schweren Regelverletzungen gemäss Artikel 90 Absatz 2 SVG (ACS, strasseschweiz).
- Bei FiaZ nur bei qualifiziertem Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille (Centre Patronal, sgv usam).
- Gemäss dem Kaskadensystem würden zu viele Fälle darunter fallen (Centre Patronal); die Massnahme muss an das Kaskadensystem angepasst werden (sgv usam).
- Keine Ausnahmen (Abs. 2), ansonsten ist die Massnahme zu begrüssen (OW).
- Anwenden nur im Falle der Unkenntnis von Verkehrsregeln (FPS, Routiers), falscher Interpretation von Schildern (FPS) oder mangelnder charakterlicher Eignung (Routiers).
- Einführung einer Art Punktesystem (VD) mit Möglichkeit, bei Besserung Punkte zu reduzieren (ACS, strasseschweiz).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, SGV, ASPE, IVT ETH ZH, KSBS, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SGRM, SOV, Velokonf., velosuisse, 1 Privater

3.3.1.10 Frage 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)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	23	3	0
Parteien	5	0	0
Dachverbände	1	1	3
Übrige Organisationen	52	15	21
Private	35	0	1
Total	116	19	25

Zustimmung: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH, EVP, FDP, Grüne, SP, SGB, ACS, AGU, AGVS, App.Ger. BS, Aefu, asa, ASPE, ASTAG, auto-schweiz, bfu, BUL, Car Tourisme Suisse, CAS, Dachorgan, eco swiss, FMH, Fräschels, FRE, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, IGWV, IRM BE, IRM BS, Kibü BS, KKPKS, KSBS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pro

Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, SDHM, SFV, SGRM, SVI, SVS, SVV, VCS, VfmF, VfV, VöV, VSPB, VSR, 35 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Nur Unfalldatenspeicher (UDS - Restwegschreiber) (ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV, SDHM), auch bei Mietwagen (ACS, AGVS), wobei dies nur im Falle eines Unfalles oder bei polizeilichen Kontrollen nützlich wäre (BE).
- Keine permanenten Fahrtenschreiber, die jede Fahrt lückenlos aufzeichnen (ACS, AGVS, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, IGWV, SDHM); dies ergäbe Probleme mit dem Datenschutz und der Überwachungsaufwand wäre zu gross (BE).
- Nur Datenaufzeichnungsgeräte im Sinne von Fahrtenschreibern, die im Gegensatz zu Unfalldatenschreibern die Daten permanent aufzeichnen (bfu, VfV).
- Falls technisch möglich, sollten mobile Einrichtungen benutzt werden (TG).
- Alle Fahrzeuge sollen mit Datenaufzeichnungsgeräten ausgerüstet werden (AI, LU, IGBF, Kapo AI, Road-Cross, SFV, VSR, Hildbrand).
- Alle neuen Fahrzeuge sollen mit Restwegaufzeichnungsgeräten ausgerüstet werden (BS, Fussverkehr), vorerst bei gefährlichen Autos (z.B. mit mehr als 2.2 t und mit gefährlichen Frontpartien) (Fussverkehr).
- Nicht anwenden bei mittelschweren Widerhandlungen mit Entzug von mindestens 15 Monaten, schweren Widerhandlungen mit Entzug für immer und Entzügen gegen Unverbesserliche (AG).
- Schwerster Fall der schweren Widerhandlung, der Sicherungsentzug für immer (Art. 16c Abs. 2 Bst e SVG), müsste sinngemäss auch darunter fallen (BE, GL, LU, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Bei den mittelschweren Widerhandlungen müsste ein mindestens 15-monatiger Entzug (Art. 16b Abs. 2 Bst. d SVG) sinngemäss auch darunter fallen (BE, GL, LU, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Auch Artikel 16d Absatz 3 SVG (Unverbesserlichkeit) müsste erwähnt werden (MFK SO).
- Nur anwenden bei notorischen schweren Geschwindigkeitsüberschreitungen. Darf nicht zu mehr Überwachung führen (FDP).
- Schon anwenden bei erstmaliger massiver Geschwindigkeitsübertretung (nicht Ordnungsbusse) mit einer Gefährdung des Lebens. Koppelung mit elektronischem Fahrtenschreiber (Grüne, VCS).
- Generell anwenden bei schweren Widerhandlungen gegen Strassenverkehrsvorschriften (GR, VD, Pro Velo Thun, Pro Velo Schweiz).
- Die Geräte müssen auch bei älteren Fahrzeugmodellen funktionsfähig sein. Einbau und Kontrolle müssen sich in verhältnismässigem Rahmen bewegen (BE, GR, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa). Die Geräte müssen Artikel 102 VTS entsprechen (auto-schweiz).
- Art und Umfang der Kontrolle (EVP, BL, Pol. BL) und die Auswertung der Geräte (AR) müssen klar geregelt sein.
- Die Kontrolle über Einhaltung der Auflage muss gewährleistet sein, z.B. mit einem Hinweis im Führerausweis (BL, JU, NW, TG, EVP, BUL, Pol. BL).
- Die Sanktionen sind zu mild (AG, BE, SO, MFK SO) oder unklar (SZ). Das Risiko, dass Widerhandlungen gegen die Auflage aufgedeckt werden, ist gering (BE).
- Es bestehen Zweifel wegen Datenschutz (ZH, EVP, Pol. BL), z.B. Verwendbarkeit der Daten, wenn eine Person ohne Auflage mit einem Fahrzeug mit Datengerät fährt (BL, Pol. BL).
- Verhältnismässigkeit von Aufwand und Nutzen ist zweifelhaft (SZ). Die Durchführung muss praktikabel sein (OW) und wird schwierig bei Firmenwagen (VD), ausgeliehenen Wagen (VSPB) und für gewisse Berufe (SZ).
- Die Kosten sollen zu Lasten des Fahrers und nicht der Versicherungen gehen (SVI).
- Motorfahrzeuge mit Veteranenstatus sollen davon ausgenommen sein (FSVA, SDHM).
- Die untere Grenze sollte bei mittelschweren und schweren Widerhandlungen beim Sicherungsentzug festgelegt werden (Art. 16b Abs. 2 Bst. e und 16c Abs. 2 Bst. d SVG; unbestimmte Zeit, mind. 2 Jahre) (BE, GL, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Bei Warnungsentzügen (Art. 16b und 16c SVG) sollte grundsätzlich die Grenze für eine Einbaupflicht nach Sicherungsentzügen aus dem Kaskadensystem oder nach Artikel 16d Absatz 1 Buchstabe c SVG gesetzt werden (SO, MFK SO).
- Voraussetzung der Mindest-Entzugsdauer 6 anstatt 12 Monate (bfu, VfV).
- Es ist nicht klar, ob die Bestimmung von Gesetzes wegen gilt oder dies im konkreten Einzelfall anzuordnen ist (AG).

- Es bestehen Zweifel, ob bei einem Entzug gestützt auf Artikel 16c Absatz 2 Buchstabe c SVG die Anwendung gerechtfertigt ist (BE).
- Unklar, ob für die Anwendung allein die letzte Widerhandlung, welche zum entsprechenden Entzug führt, eine Geschwindigkeitsübertretung darstellen muss. Sinngemäss sollten auch (insbesondere schwere) Geschwindigkeitsüberschreitungen in den massgebenden Vorbelastungen zur Anwendung führen (BE, GL, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Einbau von Geräten zur automatischen Geschwindigkeitsanpassung (ISA, Intelligent Speed Adaption) (Santschi) bei schweren (Fussverkehr) und wiederholten Widerhandlungen gegen Geschwindigkeitsvorschriften (SP). In zweitem Schritt Einbau bei allen Fahrzeugen (Fussverkehr).

Ablehnung: AI, NE, TI, sgv usam, ATVSL, Centre Patronal, COCRBT, FER, FMS, FPS, Ingenbohl, Kapo AI, KSPD, motosuisse, Pol. Cant. GE, Routiers, SAA, SVA VS, TCS

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Würde erhebliche praktische Vollzugsprobleme und einen starken Eingriff in die Persönlichkeitsrechte mit sich bringen (motosuisse): Kontrollen durch Polizei, Normierung der Gerätetypen (Kapo AI), bei Firmenwagen (AI, Centre Patronal, COCRBT, Kapo AI, sgv usam), bei häufigem beruflich bedingtem Fahrzeugwechsel (FMS, Pol. Cant. GE, Routiers), bei Benutzung von fremden Fahrzeugen (Kapo AI), bei Ersatz- oder bei Mietwagen (Centre Patronal, FPS).
- Eine Ungleichbehandlung von FiaZ und anderen Widerhandlungen gegen das SVG ist nicht nachvollziehbar (COCRBT).
- Es ist unklar, von wem, unter welchen Voraussetzungen und bei welchen Ereignissen eine Auswertung gemacht werden kann. Der Datenschutz muss eingehalten werden. (Kapo AI).
- Unverhältnismässiger Aufwand. Die bisherige Gesetzgebung genügt; weiterhin freiwilliger Einbau mit Prämienreduktion (sgv usam).
- Die Wirkung ist nicht erwiesen (SVA VS).
- Nur Unfalldatenspeicher (UDS - Restwegschreiber) und kein permanenter Fahrtenschreiber (SAA).
- Ein Crash Recorder würde den Ansprüchen für Prävention und Kontrolle nicht gerecht. Dazu bräuchte es einen permanenten Fahrtenschreiber, wobei ein solcher einen starken Eingriff in die Persönlichkeitsrechte darstellt. Es bestehen Unklarheiten in Bezug auf die Kontrolle der Einhaltung, den Umgang mit Daten und das Vorgehen bei Miete oder Ersatzwagen. Auch ist unklar, ob für die Anwendung alleine die letzte Widerhandlung, welche zum entsprechenden Entzug führt, eine Geschwindigkeitsübertretung darstellen muss. Sinngemäss sollten auch (insbesondere schwere) Geschwindigkeitsüberschreitungen bei den massgebenden Vorbelastungen zur Anwendung führen (TCS).
- Nicht bereits bei einmaligem Führerausweisentzug anwenden, sondern nur bei Verkehrsunfällen, wenn eine Körperverletzung (KSPD) oder allgemein ein Unfall erfolgt ist (SAA).
- Der Aufwand muss verhältnismässig zum Nutzen sein. Bringt ausserdem diverse Vollzugsprobleme mit sich (KSPD).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, SAB, SGV, ANCV, ASCV, ASG, Distiswiss, FSS, IRM SG, ISV, IVT ETH ZH, OPTICS, Post, RVS, SchweizMobil, SEVS, SFA, SFGMV, SOV, strasseschweiz, umverkehrR, Velokonf., velosuisse, Viniharass, 1 Privater

3.3.1.11 Frage 13: Sind Sie mit der Neudefinition des Mindestalters für Rad Fahrende einverstanden? (Art. 19 Abs. 1 und 1bis)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	11	14	1
Parteien	1	3	0
Dachverbände	1	3	1
Übrige Organisationen	36	43	11
Private	2	37	1
Total	51	100	14

Zustimmung: AG, AR, BL, GE, GR, LU, NW, SG, SH, SO, SZ, SP, sgV usam, ACS, App.Ger. BS, asa, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, bfu, Car Tourisme Suisse, Dachorgan, eco swiss, FER, FMH, FPS, FRE, Fussverkehr, IGBF, IGWV, Ingenbohl, IRM SG, KKPKS, KSPD, Nez rouge, Pol. Cant. GE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SDHM, SFV, SGRM, strasseschweiz, SVA VS, SVS, TCS, VfV, VöV, 2 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Keine Ausnahmen (Zulassung für unter 8 Jährige) (ACS, bfu, IGBF, VfV).
- Die Ausnahmen müssten sehr weit gefasst werden (EVP). Es braucht Ausnahmen auch für unter 8 Jahren für Radwege, Wohnstrassen und Begegnungszonen (SH, SP, eco swiss). Es braucht eine Möglichkeit zum Üben auf wenig befahrenen Strassen (ACS, strasseschweiz). Bis 10 Jahre soll Kindern das Fahren auf Fussverkehrsflächen gestattet sein (SP).
- Mindestalter bei 6 Jahren (ASTAG, ACS, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, IGWV, SDHM, sgV usam, strasseschweiz) oder 7 Jahren (ACS, Fussverkehr strasseschweiz).
- Der Wortlaut von Art. 19 Abs. 1^{bis} (neu) entspricht nicht dem erläuternden Bericht. Vorschlag: "In Begleitung erwachsener Personen und auf geeigneten Strassen dürfen Kinder vor Vollendung des achten Altersjahres Rad fahren. Der Bundesrat legt die entsprechenden Strassenarten fest und kann dafür ein Mindestalter vorsehen (App.Ger. BS).
- Damit kann die Zahl der schwer verletzten und getöteten Rad fahrenden Kinder verringert werden (bfu, VfV).
- Zusätzlich Reduktion der Innerorts-Geschwindigkeit (Fussverkehr).
- Zusätzlich Umbau von Trottoirs in Rad- und Fusswege (RoadCross), Veloprüfung früher ansetzen (RoadCross), Intensivierung der Verkehrsinstruktion (Fussverkehr, RoadCross).

Ablehnung: AI, BE, BS, FR, GL, NE, OW, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, VD, FDP, Grüne, SAB, SGB, SGV, AGU, AGVS, ANCV, Aefu, ASCV, ASG, ASPE, BUL, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FMS, Fräschels, FSS, Future Bike, ISV, Kapo AI, Kibü BS, KSBS, motosuisse, Netzwerk K&V, NVB&NGF, PHCH, Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, SAA, SchweizMobil, SEVS, SFMGV, SVI, SVV, umverkehR, VCS, Velokonf., velosuisse, VfmF, Viniharass, VSPB, VSR, 37 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- 8 Jahre ist zu spät (BS, TI, ZH, AGU, FMS Krebsliga). Mindestalter 5 Jahre (KSBS), 6 Jahre (VSPB) oder 7 Jahre (BE, Grüne, Kapo AI, Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, SchweizMobil, umverkehR, Velokonf., Velosuisse, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décornex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, VCS, Wolfisberg, Zimmermann).
- Verantwortung liegt bei den Eltern/Erziehungsberechtigten (AI, GL, ZH, Grüne, ACS, Aefu ASCV, ANCV, ASG, Centre Patronal, Distiswiss, FSS, Future Bike, ISV, Kibü BS, Netzwerk K&V, SAA, SEVS, SFMGV, SVI,

- Pro Velo Bern, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, umverkehR, Viniharass, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Gretler, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Es ereignen sich nur wenige Unfälle in dieser Altersgruppe (GL, OW, Grüne, ACS, Aefu, ASPE, Kibü BS, Netzwerk K&V).
 - Eine Begleitung durch Erwachsene ist unmöglich respektive ungeeignet (Aefu, Kibü BS, Netzwerk K&V).
 - Widerspricht Artikel 50 VRV (Aefu, Kibü BS, Netzwerk K&V).
 - Bringt eine Abnahme des Veloverkehrs, was der Verkehrssicherheit, vor allem auf Schulwegen, schadet (BE).
 - Die Verantwortung liegt bei den stärkeren Verkehrsteilnehmern (CAS).
 - Schwierig anzuwenden und zu kontrollieren (VS, Centre Patronal, VSR).
 - Führt dazu, dass sich Kinder zu wenig bewegen (ASPE, PHCH, SchweizMobil). Wäre in vielen Fällen de facto ein Verbot, vor 8 Jahren Fahrrad zu fahren (BE, CAS).
 - Die Entwicklung der Kinder wird eingeschränkt, motorische Fähigkeiten werden verzögert und der Erwerb des sicheren Rad Fahrens wird verhindert; Übung oft und früh ist wichtig (ASPE, Future Bike, GDK, Grüne, Kibü BS, Netzwerk K&V, Pro Velo Bern, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, SchweizMobil, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
 - Die bisherige Regelung ist flexibel in Bezug auf die diversen lokalen Eigenheiten und Bedürfnisse, was insbesondere in ländlichen Gegenden wichtig ist (COCRBT, SAB, SBV, SGB).
 - Die vorgesehenen Ausnahmen gehen zu wenig weit oder sind nicht auf die diversen konkreten Umstände angepasst (Aefu, Kibü BS, Netzwerk K&V, Pro Velo Bern, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
 - Kinder bis 10 Jahre sollen auf dem Trottoir fahren dürfen (Velosuisse). Kinder unter 7 Jahren sollen in Begleitung auf der Strasse (VCS) und Kinder zwischen 7 und 10 Jahren wahlweise auf der Strasse oder auf den Fussgängerflächen fahren dürfen (Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, SchweizMobil, umverkehR, Velokonf., Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
 - Ausnahme für Tempo-30-Zonen (Krebsliga, PHCH).
 - Verkehrsberuhigte Quartierstrassen und Begegnungszonen (Aefu, Kibü BS, Netzwerk K&V), getrennte Velostreifen (VSPB), oder die Reduktion der Innerorts-Geschwindigkeit (GDK, Kibü BS) sind wirkungsvoller.
 - Es braucht Velofahrkurse (VfmF) und Theoriekurse für Kinder (Kalberer).
 - Die Ausnahmeregelung für bestimmte Strassen ist nicht praktikabel (Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, IVT ETH ZH, IRM BE, IRM BS, MFK SO, OPTICS, Post, Pro Velo Schweiz, ReKo BE, RVS, SFA, SOV, 1 Privater

3.3.1.12 Frage 14: Sind Sie mit der Anhebung des Mindestalters für Fuhrleute einverstanden?
(Art. 21 Abs. 1 und 2 erster Satz)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	21	3	2
Parteien	4	1	0
Dachverbände	2	2	1
Übrige Organisationen	49	16	21
Private	28	3	6
Total	104	25	30

Zustimmung: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, VS, ZG, ZH, EVP, Grüne, SP, SGB, sgv usam, ACS, App.Ger. BS, Aefu, asa, ASTAG, auto-schweiz, bfu, Car Tourisme Suisse, CAS, Dachorgan, eco swiss, FER, FMH, Fräschels, FRE, Fussverkehr, IGBF, IGWV, Ingenbohl, IRM SG, Kibü BS, KKPKS, KSPD, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, Post, Pro Velo Emental, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SDHM, SFV, SGRM, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, SVV, TCS, VCS, VfmF, VfV, VöV, VSPB, 28 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Es braucht auch hier genügendes Kenntnis der Verkehrsregeln und eine gewisse Reife (EVP, SVI). Auf dem Gebiet von landwirtschaftlichen Betrieben und dessen Wegen sollte die Bestimmung jedoch nicht gelten (EVP).
- Beim heutigen Verkehrsaufkommen gerechtfertigt (GR).
- Die bisherige Regelung entbehrt jeglichem Verständnis (IGBF).
- Allenfalls Einführung einer Fuhrprüfung (SH).

Ablehnung: AI, NE, TG, FDP, SAB, SGV, AGVS, ANCV, ASCV, ASG, ATVSL, BUL, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FMS, FSS, ISV, Kapo AI, SAA, SEVS, Viniharass, 3 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Dadurch werden Landwirtschaftsbetriebe, auf denen Pferde als Zugtiere eingesetzt werden, benachteiligt (AI, Kapo AI).
- Es wäre sinnvoller, das Mindestalter jenem für die landwirtschaftlichen Fahrzeuge anzupassen (14 Jahre) (NE, TG, ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, ISV, SEVS, Viniharass).
- Grenzt an Willkür; es besteht kein auffälliges Unfallgeschehen (BUL).
- In dieser Form gäbe es zu grosse negative Auswirkungen in ländlichen Gebieten, für den Agrotourismus und den Reitsport. Für das Führen von Tierfuhrwerken mit Personentransport würde der Vorschlag allerdings unterstützt (SAB, SBV, SGV).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, AGU, ASPE, FPS, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IVT ETH ZH, KSBS, motosuisse, OPTICS, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, RVS, SchweizMobil, SFA, SFMGV, SOV, umverkehr, Velokonf., velosuisse, 6 Private

Diverses:

- Es besteht ein gewisser Widerspruch zur Möglichkeit, den Führerausweis der Kategorie G mit 14 Jahren zu erwerben (TI, VD, COCRBT) und zur Möglichkeit, mit 12 Jahren ein Diplom des Schweizerischen Verbandes für Pferdesport zu erhalten, um ein Gespann zu führen (VD, COCRBT).

3.3.1.13 Frage 15: Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat Massnahmen zur Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung erlässt? (Art. 25 Abs. 3 Bst. f und g)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	24	0	2
Parteien	5	0	0
Dachverbände	4	0	1
Übrige Organisationen	54	13	12
Private	37	0	0
Total	124	13	15

Zustimmung: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, EVP, FDP, Grüne, SP, SAB, SGB, SGV, sgv usam, ACS, AGU, AGVS, App.Ger. BS, Aefu, asa, auto-schweiz, bfu, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FPS, FRE, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, KKPKS, KSBS, KSPD, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SDHM, SFMGV, SFV, SGRM, SVA VS, SVI, SVV, TCS, umverkehR, VCS, VfmF, VfV, VöV, VSPB, VSR, 37 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Eine Untersuchung der charakterlichen Eignung ist sehr begrüssenswert. Gerade hier ist eine bundesrechtliche, einheitliche Regelung wichtig (AR, FR, GR, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Ob die Untersuchung durch Hausärzte oder Vertrauensärzte ausgeführt wird, steht nicht im Vordergrund. Eine überzeugende Fahreignungsuntersuchung und eine genügende Anzahl untersuchungsberechtigter Fachpersonen muss gewährleistet sein (AR, LU, MFK SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH asa).
- Behandelnde Ärzte sind von der Fahreignungsuntersuchung auszuschliessen (Reko BE).
- Fachärzte der allgemeinen und inneren Medizin dürften die nötigen Voraussetzungen besitzen. Das Erfordernis von Prüfung und Bewilligung geht zu weit. Die Kantone hätten ein Problem damit, genügend ärztliche Untersuchungskapazitäten zu schaffen (BE). Die geltende Praxis mit den Untersuchungen durch den Hausarzt soll beibehalten werden (Grüne, VCS).
- Mindestanforderungen an die untersuchenden Personen sind sinnvoll (bfu, VfV, MFK SO) und genau zu definieren (NE, OW, VD, COCRBT).
- Eine hohe Qualität der Abklärungen durch einen neutralen/unbefangenen Arzt oder eine neutrale Stelle ist wichtig (FR, JU, SH, FMH, KSPD). Keine Abklärung durch den Hausarzt (Interessenkollision möglich) (JU, SH, KSPD), sondern durch den Facharzt (VSPB).
- Eine Standardisierung und Vereinheitlichung der Untersuchung und die Festsetzung medizinischer Mindestvoraussetzungen sind sehr wichtig (BE, FR, GR, SZ, EVP, MFK SO, RoadCross, Routiers, SAB, TCS).
- Mindestanforderungen an die Untersuchungsverfahren sollten besser auf Verordnungs- oder auf Weisungsebene festgeschrieben werden, damit sie bei Bedarf aktualisiert werden können (bfu, SVV, NBV&NGF, VfV).
- Die Strassenverkehrsämter müssen mit hinreichender Sicherheit über die Notwendigkeit einer Untersuchung entscheiden können und sind diesbezüglich zu informieren und zu schulen (bfu, VfV).
- Mit gleichzeitiger Überarbeitung von Anhang 2 und 3 zur VZV (AG).
- Es ist nicht klar, ob unter den Begriff "körperliche und psychische" Leistungsfähigkeit (Art. 14 Abs. 2 lit. b, Art. 14a Abs. 1 lit. b, Art. 25 Abs. 3 lit. a E-SVG) auch angeborene Hirnleistungsschwächen bzw. kognitive Leistungseinschränkungen subsumiert werden können (AR, BE, SZ, TG, UR, ZG, asa). Es ist zu prüfen ob nicht allenfalls der Begriff der "geistigen" Leistungsfähigkeit beibehalten werden soll (GL, AR, SZ, TG, UR, ZG, asa).
- Wenn die untersuchende Behörde selber weitergehende Untersuchungen einleiten kann, stellt sich die Frage, wer der Auftraggeber ist und wer die Kosten im Falle der Nichtbezahlung durch den Betroffenen zu übernehmen hat. Ausserdem wird das rechtliche Gehör des Betroffenen nicht gewährt (SGRM).

Ablehnung: ASTAG, ATVSL, BUL, Car Tourisme Suisse, FER, FMH, FMS, Fräschels, IGWV, Ingenbohl, motosuisse, Post, SVS

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Steht in Zusammenhang mit Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d und Artikel 25 Absatz 3 Buchstabe a betreffend die charakterliche Eignung, was auch abgelehnt wird (ASTAG, Car Tourisme Suisse, FMS, IGWV, Post).
- Eingriff in die persönliche Freiheit (motosuisse).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: AI, economiesuisse, ASPE, IVT ETH ZH, Kapo AI, OPTICS, RVS, SAA, SchweizMobil, SFA, SOV, strasseschweiz, Velokonf., velosuisse

3.1.1.14 Frage 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? (Art. 31 Abs. 2^{bis})

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	23	3	0
Parteien	4	1	0
Dachverbände	2	1	2
Übrige Organisationen	54	27	9
Private	35	1	1
Total	118	33	12

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH, EVP, Grüne, SP, SAB, SGB, AGU, App.Ger. BS, Aefu, asa, bfu, BUL, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, FPS, FRE, Fussverkehr, Future Bike, GastroSuisse, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, KKPKS, KSBS, KSPD, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, sev, SFA, SFV, SGRM, SVA VS, SVI, SVS, SVV, umverkehr, VCS, VfmF, VfV, VöV, VSR, VSPB, 35 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Diese Massnahme hat Priorität (Dachorgan).
- Die Folgen von alkoholindizierten Unfällen sind bei diesen Personengruppen erheblich (FMH).
- Die Strassenverkehrssicherheit wird verbessert und Gesetz und Praxis werden vereinfacht (EVP).
- Straf- und administrativrechtliche Sanktionen müssen geschaffen werden (AG), insbesondere für Inhaber des Führerausweises auf Probe (BE, GR, SH, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Widerhandlung sollte nicht mit Administrativmassnahme, sondern mit Busse geahndet werden (TI).
- Der Sicherheitsnutzen wird sich erst bei einer ausreichenden Kontrollintensität einstellen (bfu, VfV).
- Bei den Unfallursachen steht Alkohol zwar an vierter Stelle, führt aber im Vergleich zu anderen Ursachen zu einem mehr als doppelt so hohen Verletzungsrisiko (SP).
- Nur wenn es ausgeschlossen ist, dass man durch andere Mittel als Alkoholkonsum 0,1 Promille erreichen kann, ansonsten Erhöhung auf 0,2 Promille (Centre Patronal).
- Prinzipielle Zustimmung, ausser für gewisse Personengruppen (COCRBT, JU, SVA VS).

- Promillegrenze so festlegen, dass mit den Messgeräten eine beweissichere Messung möglich ist. Heutige Messgeräte müssen nur im Bereich von 0,20 bis 1,00 Promille einen genauen Messbereich (< 0,1 Promille) aufweisen (IRM BE, IRM BS, IRM SG, SGRM).
- In der Praxis muss sichergestellt werden, dass Kontrollorgane über die notwendigen Mittel für entsprechende Tests verfügen (KKPKS).
- Dies darf nicht zu einer allgemeinen Senkung der Promillegrenze führen (GastroSuisse).
- Der Personenkreis muss klar und abschliessend definiert werden (OW).
- Diese Regelung sollte für alle Motorfahrzeuglenker gelten (IGBF, Kälin-Treina) oder für Fahrzeuglenker von gefährlichen Motorfahrzeugen (>2,2 t, inkl. Lieferwagen sowie mit gefährlichen Frontpartien) (Fussverkehr, VfmF).
- Sollte auch für alte Leute gelten (Kalberer).
- Nicht für Chauffeure, die privat unterwegs sind (KSBS).
- Festsetzung einer weiteren Promillegrenze ist nicht praktikabel. Dies soll in der Praxis nach Absprache mit den Durchführungsorganen festgelegt werden (NVB&NGF, SVV).

Ablehnung: LU, VS, VD, FDP, sgv usam, ACS, AGVS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, FER, FMS, Fräschels, FSS, IGWV, Ingenbohl, ISV, LITRA, motosuisse, Post, Routiers, SAA, SDHM, SEVS, strasseschweiz, TCS, Viniharass, 1 Privater

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Eine Promillegrenze von 0,2 für die betreffenden Personengruppen könnte akzeptiert werden (ACS), für alle professionellen Chauffeure gemäss Artikel 31 Absatz 2^{bis} Buchstaben a, b und c (TCS).
- Wegen des Problems Restalkohol wird die Null-Toleranz abgelehnt (ASTAG, Car Tourisme Suisse, motosuisse).
- Nicht für alle Personengruppen (LU, auto-schweiz, SAA, SDHM).
- Bringt wenig Verbesserung für die Strassenverkehrssicherheit. Die Messgeräte sind nicht präzise, weshalb viele Blutentnahmen verlangt würden, wodurch unverhältnismässige Kosten entstehen (TCS).
- Anstatt auf Repression ist auf Information und Erziehung zu setzen (ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, ISV, SEVS, Viniharass).
- Die Aufrechterhaltung und Anwendung der heutigen Limiten sollten durch Alkohol verursachte Unfälle verringern können (VS).
- Keine Differenzierung zwischen Personengruppen (VD, FMS, LITRA, Routiers).
- Dazugehörige Straf- und Administrativmassnahmen fehlen (LU, Routiers).
- Ein Arbeitgeber kann von sich aus in seinem Betrieb eine Nulltoleranz einführen (sgv usam).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: SGV, economiesuisse, ASPE, IVT ETH ZH, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SFMGV, SOV, Velokonf., velosuisse, 1 Privater

3.1.1.14.1 Frage 16.1: Personen, die den konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse durchführen?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	25	0	0
Parteien	4	1	0
Dachverbände	2	1	2
Übrige Organisationen	59	19	11
Private	36	1	0
Total	126	22	13

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, EVP, Grüne, SP, SAB, SGB, AGU, AGVS, App.Ger. BS, Aefu, asa, auto-schweiz, bfu, BUL, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, FPS, Fräschels, FRE, Fussverkehr, Future Bike, GastroSuisse, GDK, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, KKPKS, KSBS, KSPD, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, sev, SFA, SFV, SGRM, SVA VS, SVI, SVS, SVV, TCS, umverkehR, VCS, VfmF, VfV, VöV, VSR, 36 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die Folgen von Unfällen ist bei dieser Personengruppe erheblich. Es besteht eine besondere Gefahr und Verantwortung (AR, SP, FMH, GDK).
- Die heutige Regelung (6 Stunden) kann nicht oder nur schwer kontrolliert werden (AR, Routiers).
- Zustimmung, wenn Grenze 0,2 Promille (SAA, SDHM, strasseschweiz).
- Werte unter 0,5 Promille sollten mit Ordnungsbusse geahndet werden (Routiers).

Ablehnung: FDP, sgv usam, ACS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, FER, FMS, FSS, IGWV, Ingenbohl, ISV, Post, SAA, SDHM, SEVS, Viniharass, 1 Privater

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Schon jetzt grosse Verantwortung der Arbeitgeber im Rahmen der Arbeitssicherheit. Weitergehende Bestimmungen für Berufschaffeuere nicht nötig (ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV, Post).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, SGV, ASPE, IVT ETH ZH, motosuisse, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SFMGV, SOV, strasseschweiz, Velokonf., velosuisse

3.3.1.14.2 Frage 16.2: Personen, die Personen- oder Gütertransporte (mit Lastwagen) berufsmässig durchführen?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	25	0	1
Parteien	4	1	0
Dachverbände	2	1	2
Übrige Organisationen	57	21	11
Private	36	1	0
Total	124	24	14

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, EVP, Grüne, SP, SAB, SGB, AGU, AGVS, App.Ger. BS, Aefu, asa, auto-schweiz, bfu, BUL, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, FPS, Fräschels, FRE, Fussverkehr, Future Bike, GastroSuisse, GDK, IGBF, IRM BE, IRM BS, Kapo AI, Kibü BS, KKPKS, KSBS, KSPD, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, sev, SFA, SFV, SGRM, SVA VS, SVI, SVS, SVV, TCS, umverkehR, VCS, VfmF, VfV, VöV, VSR, 36 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Zustimmung, wenn Grenze 0,2 Promille (SAA, SDHM, strasseschweiz).
- Spezielle Verantwortung, hohe Gefahr (GDK, sev).
- Die Folgen von Unfällen sind bei dieser Personengruppe erheblich (FMH).
- Nur für professionellen Personentransport und für Gefahrguttransport (JU, Routiers).

Ablehnung: FDP, sgv usam, ACS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, FER, FMS, FSS, IGWV, Ingenbohl, IRM SG, ISV, Post, Routiers, SAA, SDHM, SEVS, Viniharass, 1 Privater

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Schon jetzt grosse Verantwortung der Arbeitgeber im Rahmen der Arbeitssicherheit. Weitergehende Bestimmungen für Berufschaffeuere nicht nötig (ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV, Post).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: SGV, economiesuisse, ASPE, IVT ETH ZH, motosuisse, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SFMGV, SOV, strasseschweiz, Velokonf., velosuisse

3.3.1.14.3 Frage 16.3: Personen, die Lieferwagen führen?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	8	17	1
Parteien	3	2	0
Dachverbände	2	1	2
Übrige Organisationen	37	40	11
Private	36	1	0
Total	86	61	14

Zustimmung: AG, BL, BS, FR, GE, GR, UR, VD, EVP, Grüne, SAB, SGB, AGU, Aefu, BUL, CAS, Dachorgan, eco swiss, FRE, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, KKPKS, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo TG, RFBS, RoadCross, sev, SFV, SGRM, SVI, SVS, SVV, umverkehR, VCS, VfmF, VöV, VSR, 36 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Wegen LSVA bestehen Anreize, professionelle Transporte mit Lieferwagen anstatt mit Lastwagen auszuführen, weshalb diese gleich zu behandeln sind (Fussverkehr, sev).

Ablehnung: AI, AR, BE, GL, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, ZG, ZH, FDP, SP, sgv usam, ACS, AGVS, ANCV, App.Ger. BS, asa, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, bfu, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FER, FMH, FMS, FPS, Fräschels, FSS, GastroSuisse, IGWV, Ingenbohl, ISV, Kapo AI, KSBS, KSPD, MFK SO, Post, ReKo BE, Routiers, SAA, SDHM, SEVS, strasseschweiz, SVA VS, TCS, VfV, Viniharass, 1 Privater

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Keine sachlichen Differenzierungsgründe zu Personenwagenlenkern ersichtlich (BS, SG, SH, FMH, GastroSuisse, TCS), soweit ein Fahrzeug der Kategorie B bzw. der Klasse NI bis 3.5 t Gesamtgewicht (Art. 11 Abs. 3 lit. e VTS) gelenkt wird (AI, AR, TG, Kapo AI). Werden oft für Privatzwecke benutzt (ZH, Pol. Cant. GE).
- Differenzierung von berufsmässigen und nichtberufsmässigen Fahrten ist im praktischen Vollzug nicht möglich (OW, SZ, ZH); würde den Vollzug erschweren (SP).
- Klärung der Fahrerhältnisse von Lieferwagenchauffeuren ist nicht zweckmässig (bfu, KSPD, VfV, VSR).
- Nicht mit anderen berufsmässigen Kategorien gleichzustellen (KSBS, Pol. Cant. GE).
- Lieferwagen werden für den Tourismus gebraucht (Centre Patronal, COCRBT).
- Keine Differenzierung zu Führern leichter Motorwagen mit Ladeflächen (Kombi). Würde vor allem Kleinbetriebe betreffen (BE).
- Da seit der LSVA viele Berufsfahrten mit Lieferwagen durchgeführt werden, kann ein Bedürfnis zur Regelung nachvollzogen werden (BE, BS). Vorschlag: Anknüpfen an die ARV-Pflicht. So würde sich die Bestimmung auf die "berufsmässigen" Transporte ausserhalb der Chauffeurverordnung erweitern (BE).
- Führt zu schleichender Einführung einer allgemeinen Nullgrenze (Centre Patronal, GastroSuisse).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: SGV, economiesuisse, ASPE, IVT ETH ZH, motosuisse, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SFA, SFMGV, SOV, Velokonf., velosuisse

3.3.1.14.4 Frage 16.4: Fahrlehrer?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	25	0	2
Parteien	4	1	0
Dachverbände	2	1	2
Übrige Organisationen	55	23	10
Private	36	1	0
Total	122	26	14

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, EVP, Grüne, SP, SGB, SAB, AGU, App.Ger. BS, Aefu, asa, bfu, BUL, CAS, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, FPS, Fräschels, FRE, Fussverkehr, Future Bike, GastroSuisse, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, KKPKS, KSBS, KSPD, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SFA, SFV, SGRM, SVA VS, SVI, SVS, SVV, TCS, umverkehR, VCS, VfmF, VfV, VöV, VSPB, VSR, 36 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Aufgrund Vorbildfunktion, Verantwortung, Vertrauensverhältnis (FPS, SP, Fussverkehr, Routiers, SVI) und der noch fehlenden Fahreignung der Schüler (FMH).
- Sollte Ehrensache sein (Kappeler O.).
- Soll nur in der Funktion als beruflicher Fahrlehrer gelten (Routiers).
- Zustimmung, wenn Limite nicht unter 0,2 Promille (TCS).

Ablehnung: FDP, sgv usam, ACS, AGVS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, FSS, IGWV, Ingenbohl, ISV, motosuisse, Post, SAA, SDHM, SEVS, Viniharass, 1 Privater

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die Fahrlehrer können auch mit der alten Bestimmung ihre Arbeit richtig ausführen (Centre Patronal).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, SGV, ASPE, IVT ETH ZH, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SFMGV, SOV, strasseschweiz, Velokonf., velosuisse

3.3.1.14.5 Frage 16.5: Personen, die Lernfahrten begleiten?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	24	2	0
Parteien	4	1	0
Dachverbände	2	1	2
Übrige Organisationen	52	27	9
Private	36	1	0
Total	118	32	11

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, EVP, Grüne, SP, SAB, SGB, AGU, App.Ger. BS, Aefu, asa, bfu, BUL, CAS, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, FRE, Fussverkehr, Future Bike, GastroSuisse, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, KKPKS, KSBS, KSPD, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SFA, SFV, SGRM, SVA VS, SVI, SVS, SVV, umverkehr, VCS, VfmF, VfV, VöV, VSPB, VSR, 36 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Aufgrund Vorbildfunktion, Sorgfaltspflicht, erhöhter Verantwortung (SP, FMH, Fussverkehr, VfmF, Kapeller O.).

Ablehnung: JU, VS, FDP, sgv usam, ACS, AGVS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, FPS, Fräschels, FSS, IGWV, Ingenbohl, ISV, motosuisse, Post, SAA, SDHM, SEVS, strasseschweiz, TCS, Viniharass, 1 Privater

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Im Gegensatz zu Fahrlehrern kann hier nicht rasch und aktiv in das Geschehen eingegriffen werden (FPS).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: SVG, economiesuisse, ASPE, IVT ETH ZH, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SFMGV, SOV, Velokonf., velosuisse

3.3.1.14.6 Frage 16.6: Inhaber des Lernfahrausweises?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	25	1	0
Parteien	4	1	0
Dachverbände	2	1	2
Übrige Organisationen	54	27	9
Private	37	0	0
Total	122	30	11

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, EVP, Grüne, SP, SAB, SGB, AGU, App.Ger. BS, Aefu, asa, bfu, BUL, CAS, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, Fräschels, FRE, Fussverkehr, Future Bike, GastroSuisse, GDK, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, KKPKS, KSBS, KSPD, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SFA, SFV, SGRM, SVA VS, SVI, SVS, SVV, umverkehR, VCS, VfmF, VfV, VöV, VSPB, VSR, 37 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Insbesondere junge Autolenker zwischen 18 und 25 Jahren sind überdurchschnittlich gefährdet, auf der Strasse ums Leben zu kommen (Grüne, VCS, Routiers).
- Der edukative Effekt ist wichtig (FMH).

Ablehnung: VS, FDP, sgv usam, ACS, AGVS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, FPS, FSS, IGWV, Ingenbohl, ISV, motosuisse, Post, SAA, SDHM, SEVS, strasseschweiz, TCS, Viniharass, VSPB

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- In der Probezeit werden Verletzungen der Verkehrsregeln genügend hart bestraft (SAA, SDHM, strasseschweiz, TCS).
- Der Mangel an Erfahrung im Umgang mit Alkohol sollte nicht mit der Anzahl Jahren Erfahrung als Fahrzeuglenker in Verbindung gebracht werden (VSPB).
- Neulernen haben zwar weniger Erfahrung und könnten deshalb härteren Gesetzen unterworfen werden. Sie sollten sich aber auch daran gewöhnen können, mit einem Glas Alkohol noch zu fahren (AGVS, Centre Patronal).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, SGV, ASPE, IVT ETH ZH, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SFMGV, SOV, Velokonf., velosuisse

3.3.1.14.7 Frage 16.7: Inhaber des Führerausweises auf Probe?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	22	4	0
Parteien	4	1	0
Dachverbände	2	1	2
Übrige Organisationen	48	31	9
Private	37	0	0
Total	113	37	11

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, EVP, Grüne, SP, SAB, SGB, AGU, App.Ger. BS, Aefu, asa, bfu, CAS, Dachorgan, eco swiss, FMH, Fräschels, FRE, Fussverkehr, Future Bike, GDK, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, KKPKS, KSPD, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, RFBS, RoadCross, Routiers, SFA, SFV, SGRM, SVA VS, SVI, SVS, SVV, umverkehR, VCS, VfmF, VfV, VöV, VSR, 37 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Studien aus dem Bereich der analytischen Unfallepidemiologie belegen, dass die Gefährdungsgrenze bei jugendlichen Neulenkern bei 0,2 und nicht bei 0,5 Promille liegt (bfu, VfV).
- Statistiken zeigen Handlungsbedarf bei Junglenkern (Routiers).
- Der edukative Effekt ist wichtig (FMH).

Ablehnung: GL, JU, NE, VS, FDP, sgv usam, ACS, AGVS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, BUL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FER, FMS, FPS, FSS, GastroSuisse, IGWV, Ingenbohl, ISV, KSBS, motosuisse, Post, ReKo TG, SAA, SEVS, strasseschweiz, TCS, Viniharass, VSPB

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- In der Bewährungsphase sollen die gleichen Bedingungen gelten wie danach (BUL, COCRBT, GastroSuisse).
- Der Führerausweis auf Probe ist schon eine genügende Einschränkung (VD, COCRBT, GastroSuisse, strasseschweiz, TCS).
- Ergebnisse der Zweiphasenausbildung abwarten (strasseschweiz, TCS).
- Die 0,5-Pomillegrenze ist verhältnismässig und ausreichend (GL).
- 0,00 Promille für diese Personengruppe (VS).
- Gerade jugendliche Neulenker müssen lernen, verantwortungsvoll mit Alkohol umzugehen (AGVS).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, SGV, ASPE, IVT ETH ZH, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SFMGV, SOV, Velokonf., velosuisse

3.3.1.15 Frage 17: Sind Sie mit der Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag einverstanden?
(Art. 41 Abs. 1)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	25	1	0
Parteien	4	1	0
Dachverbände	3	1	1
Übrige Organisationen	39	33	18
Private	5	33	0
Total	76	69	19

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, EVP, FDP, Grüne, SP, SAB, SGB, SGV, AGU, App.Ger. BS, asa, ATVSL, bfu, CAS, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, Fräschels, FRE, FSVA, GDK, IGBF, IRM SG, KKPks, KSPD, MFK SO, NVB&NGF, OPTICS, PHCH, Post, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, SFV, SGRM, SOV, SVA VS, SVI, SVS, SVV, VCS, VfV, VöV, VSPB, VSR, 5 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- In der EU wird die Ausrüstung von Neufahrzeugen mit Tagfahrlichtern für die Klassen M1 und N1 ab 07.02.2011 und für die übrigen Klassen ab 07.08.2012 obligatorisch (NE, SZ, TG, UR, VD, ZH, asa, bfu, COCRBT, MFK SO, NVB&NGF, SVV, VfV).
- Es kann eine Reduktion der (Kollisions-) Unfälle erwartet werden (SP, bfu, VfV, CAS, IGBF).

- Fahrende und stehende Fahrzeuge können besser unterschieden werden (Grüne).
- Durch Regelung im SVG wird dies auch für ausländische Verkehrsteilnehmer zur Pflicht (IGBF).
- Mehrverbrauch an Treibstoff ist unerheblich (IGBF, VSR).
- Dass dadurch Zweiräder schlechter gesehen werden, ist nicht stichhaltig (VSR).
- Neu eingeführte Fahrzeuge (auch Motorräder) sollen konsequent mit energiesparenden Tagfahrlichtern ausgerüstet sein (ZG).
- Die Lichteinschaltquote hat seit 2006 auf unbefriedigend tiefem Niveau stagniert. Die technischen Vorschriften an Fahrzeugen sollten mit denjenigen der EU harmonisiert werden (bfu, VfV).
- Obligatorium erst ab 2011 (eco swiss).
- Kein Obligatorium, sondern Kampagnen (TCS).
- Mit Übergangsfrist (EVP).
- Ausnahmen für historische Motorfahrzeuge mit Veteranenstatus, wenn technisch begründet (Code 180) (FSVA) oder für Blaulichtorganisationen (LU).
- Es besteht die Gefahr, dass Velofahrende und Fussgänger noch weniger in Erscheinung treten (BE, Grüne).
- Keine Handelshemmnisse durch Spezialnormen im SVG (NVB&NGF, SVV).
- Ahndung von Verstössen so einfach wie möglich, d.h. im Ordnungsbussenverfahren (SZ).
- Ergänzung der OBV ist zwingend (SZ).
- Fahrräder, welche für den täglichen Gebrauch bestimmt sind (keine Rennräder und Mountainbikes), sollten nur mit fest installierten Lichtanlagen in den Handel gebracht werden (BE).
- Gesteigerter Energieverbrauch (EVP, Grüne, CAS, eco swiss). Tagfahrlichter mit LED-Technologie können den Mehrverbrauch an Benzin reduzieren (Grüne, VCS).
- Das Licht kann den Blinker überdecken (CAS).
- Auswirkung auf die Verkehrssicherheit von Motorrädern ist nicht klar (COCRBT).

Ablehnung: OW, sgv usam, ACS, AGVS, Aefu, ASTAG, auto-schweiz, BUL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, FER, FMS, FPS, Fussverkehr, Future Bike, IGM, IGWV, Ingenbohl, IVT ETH ZH, Kapo AI, motosuisse, Netzwerk K&V, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, Routiers, SAA, SchweizMobil, SDHM, strasseschweiz, TCS, umverkehR, Velokonf., VfmF, 33 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Ist noch umstritten (auto-schweiz) und wurde in Österreich wieder aufgehoben (AGVS, ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV, SDHM, SAA, SchweizMobil, strasseschweiz, Velokonf.).
- Dass dies in nordischen Ländern eingeführt wurde, ist irrelevant, da die hiesigen Verhältnisse nicht gleich sind (FPS, Fawer).
- Führt dazu, dass Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger, Fahrräder und Motorräder weniger gut gesehen werden (Aefu, Centre Patronal, Fussverkehr, Future Bike, IGM, motosuisse, Netzwerk K&V, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, SchweizMobil, sgv usam, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, umverkehR, Wolfisberg, Zimmermann).
- Höherer Treibstoffverbrauch (AGVS, Future Bike, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, umverkehR, Wolfisberg, Zimmermann).
- Auswirkung auf die Verkehrssicherheit von zweirädrigen Fahrzeugen ist nicht klar (ASTAG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, IGWV, strasseschweiz).
- Eingriff in die persönliche Freiheit (Brauchli).
- Es sollten weitere Studien zur Verfügung stehen (Centre Patronal, IGWV, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, SDHM, SAA, sgv usam, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, umverkehR, Wolfisberg, Zimmermann).

- Es können Blendeffekte und Verdeckungsphänomene auftreten. Die wechselnde Lichtintensität der Fahrzeuge stört (Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, Velokonf., Altenbach, Amsler, Brauchli, Briener-Lienhard, Büttler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, umverkehR, Wolfsberg, Zimmermann).
- Heutige Empfehlungen genügen und werden relativ gut befolgt (OW, auto-schweiz, BUL, strasseschweiz).
- Gewährung einer Übergangsfrist wäre nötig (ASTAG, Car Tourisme Suisse).
- Abwarten, bis dies auf europäischer Ebene eingeführt wird (BUL).
- Zustimmung allenfalls für Autobahnen und Autostrassen (Kapo AI).
- Nicht praxisgerecht für Fahrzeuge, welche nicht entsprechend ausgerüstet sind (z.B. Oldtimer) (ACS, FMS).
- Neufahrzeuge sollten mit automatischen und energiesparenden Tagfahrleuchten ausgestattet werden und diese müssen verwendet werden (ACS, FMS, Routiers).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, ANCV, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FSS, IRM BE, IRM BS, ISV, Kibü BS, KSBS, Nez rouge, RVS, SEVS, SFA, SFMGV, velosuisse, Viniharass

3.3.1.16 Frage 18: Sind Sie damit einverstanden, dass die beweissichere Atemprobe eingeführt wird? (Art. 55 Abs. 6 und 7 Bst. d)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	13	13	0
Parteien	2	3	0
Dachverbände	2	1	2
Übrige Organisationen	37	43	9
Private	35	1	1
Total	89	61	12

Zustimmung: BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, SO, UR, VD, VS, ZG, SP, SAB, SGB, Aefu, asa, bfu, BUL, CAS, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, Fräschels, FRE, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, Kibü BS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, RFBS, SFA, SFMGV, SFV, SVI, SVS, SVV, umverkehR, VfmF, VfV, VöV, VSPB, VSR, 35 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- System wurde in verschiedenen Ländern bereits erfolgreich eingeführt (BE, GR, UR, ZG, asa, MFK SO).
- Steigerung der Kontrolleffizienz (VD, VS, bfu, VfV, SFV).
- Zeitgewinn (VS).
- Vereinfachung des Verfahrens (VD).
- Methodische Verbesserung mit juristischer Verwertbarkeit (FMH).
- Entsprechende Geräte müssen zuverlässig arbeiten (SAB, SVV, NVB, NGF) und in genügender Menge beschafft werden können (SAB).
- Messtechnische Fragen stellen keinen Hinderungsgrund dar (SFV).
- Atem-Alkoholmessungen müssen mit fronttauglichen Geräten durchgeführt werden können, die in Patrouillenfahrzeugen mitgeführt werden können (UR).
- Es ist sicher zu stellen, dass das Messergebnis nicht nachträglich bestritten werden kann (BE, GR, UR, ZG, asa, MFK SO).
- Wenn das Ergebnis des Atemtests unter den gesetzlichen Grenzwerten liegt, kann die Polizei eine Blutprobe anordnen (EVP).

- Betroffene Person muss Blutprobe verlangen können (ZG).
- Bedenken der SGRM sind zu prüfen und in geeigneter Form einzubeziehen (SP, AVV, NVB&NGF).
- Bei nachträglicher Bestreitung des Messresultats können sich Beweisprobleme stellen (VD).
- Blutprobe bei strittigem oder im Grenzbereich liegendem Ergebnis (BS).

Ablehnung: AG, AI, AR, BL, JU, OW, NW, SG, SH, SZ, TG, TI, ZH, EVP, FDP, Grüne, sgv usam, ACS, ACVS, AGU, AGVS, ANCV, App.Ger. BS, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, FPS, FSS, IGWV, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, ISV, Kapo AI, KKPKS, KSBS, KSPD, motosuisse, Post, ReKo BE, ReKo TG, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM, SEVS, SGRM, strasseschweiz, SVA VS, TCS, Viniharass, 1 Privater

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet (ACS, AGVS, ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV, motosuisse, Post, RoadCross, SAA, SDHM, Routiers, strasseschweiz). Keine Rückrechnung auf tatsächliche Trinkzeit und Menge (SZ, ACS, AGVS, ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV, Post, SAA, SDHM, strasseschweiz).
- Erschwerung bis Verunmöglichung der Beweisführung bei nachträglichen Einwänden im Rechtsmittelverfahren (AR, BL, NW, SG, Grüne, AGU, Pol. BL, KSBS, SGRM, IRM BS, IRM ZH).
- Vorliegen naturwissenschaftlicher Argumente, die bei gerichtlichen Auseinandersetzungen zu erheblichen juristischen Schwierigkeiten führen (SH).
- Beim derzeitigen Stand der Technik erlaubt nur die Blutprobe einen sicheren Nachweis der Angetrunkenheit (sgv usam).
- Standard an rechtsstaatliches Beweisverfahren nicht erfüllt (ZH, IRM ZH, ACVS, VSKC).
- Messungen können im Streitfall in Zweifel gezogen werden (App.Ger. BS).
- Keine prinzipielle Überprüfung des Ergebnisses bei einer Atemalkoholkontrolle (AI, BL, SG, SZ, Grüne, ACVS Kapo AI, KSBS, SGRM, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, TCS, VSKC).
- Keine Nachuntersuchung bei Zweifeln am technischen Zustand des Atemalkoholgerätes (AI, BL, Grüne, Kapo AI, KSBS, SGRM, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH).
- Keine Überprüfung der Identität des Probanden mittels DNA-Untersuchung (AI, BL, NW, SG, ZH, Grüne, ACVS, Kapo AI, KSBS, Pol. BL, SGRM, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, VSKC).
- Keine Überprüfung einer zusätzlichen Aufnahme weiterer zentral wirksamer Drogen und Medikamente (AI, AG, BL, NW, SG, ZH, ACVS, Kapo AI, Pol. BL, SGRM, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, VSKC).
- Keine Überprüfung von erst im Verlauf des weiteren Verfahrens vorgebrachten Nachtrunkbehauptungen mittels Begleitstoffanalyse (AI, AG, BL, NW, SG, TG, ZH, ACVS, Kapo AI, Pol. BL, KSBS, SGRM, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, VSKC).
- Keine Überprüfung von Trinkgewohnheiten (BL, NW, SG, Pol. BL, KSBS, SGRM, IRM BE, IRM BS, IRM ZH).
- Verlust von Hinweisen auf ein geändertes Trinkverhalten in Fahreignungsfragen (BL, SG, Grüne, KSBS, SGRM, IRM BE, IRM BS, IRM ZH).
- Verlust des Nachweises eines vor einigen Stunden stattgefundenen Alkoholkonsums bei aktueller Alkoholfreiheit durch den Nachweis von Abbauprodukten (AI, BL, SG, Grüne, Kapo AI, KSBS, SGRM, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH).
- Verfälschungen durch alkoholhaltige Sprays (AI, AG, BL, NW, SG, Kapo AI, Pol. BL, KSBS, SGRM, IRM BS, IRM SG, IRM ZH).
- Verantwortung für die Richtigkeit der Ergebnisse und die Funktionskontrolle des Geräts liegen bei der Polizei und nicht mehr bei den Blutalkohollaboratorien (AI, BL, SG, Grüne, Kapo AI, Pol. BL, KSBS, SGRM, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH).
- Keine einfache zahlenmässige Beziehung zwischen der Blutalkohol- und der Atemalkoholkonzentration (AI, BL, SG, Kapo AI, KSBS, SGRM, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH).
- Markante Einschränkung der Urteilsfähigkeit ab 0,8 Promille; Proband ist nicht mehr in der Lage, die Folgen seines Verzichts auf die Blutprobe abzuschätzen (ACVS, VSKC).
- Kein Zeitgewinn gegenüber der Blutprobe (AI, AG, AR, BL, SG, SZ, Grüne, ACVS, Kapo AI, Pol. BL, KSBS, SGRM, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, RoadCross, VSKAC).
- Kein Effizienzgewinn (NW, KSBS).
- Bei Werten ab 0,8 Promille ist Blutprobe unumgänglich (FPS).

- Fahrzeuglenker müssen die Blutprobe verlangen können (TCS).
- Einsatz nur als zusätzliches Beweismittel (KSPD).
- Höherer Aufwand in Straf- und Administrativverfahren (OW).
- Geräte nicht einfach und schnell zu handhaben und zu gross für Patrouillenfahrzeuge (SZ, ACVS, VSKC).
- Erhebliche Investitionen bei der Anschaffung neuer Geräte (JU, SZ, KSPD).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, SGV, ASPE, IVT ETH ZH, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SOV, VCS, Velokonf., velosuisse, 1 Privater

3.3.1.17 Frage 19: Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Einführung der Helmtragpflicht für Rad Fahrende erhält? (Art. 57 Abs. 5 Bst. b)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	16	10	0
Parteien	2	3	0
Dachverbände	1	3	1
Übrige Organisationen	31	47	12
Private	4	36	1
Total	54	99	14

Zustimmung: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, LU, NW, SG, SH, SZ, TG, UR, VD, EVP, FDP, sgv usam, ACS, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, bfu, Car Tourisme Suisse, Dachorgan, FER, FMS, Fräschels, FRE, GDK, IGBF, IGWW, IRM SG, KKPKS, KSBS, KSPD, Nez rouge, NVB&NGF, Pol. Cant. GE, ReKo TG, RFBS, SDHM, SFV, SGRM, Suva, SVI, SVV, VfV, VSPB, 4 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Obligatorium ist in vielen Anwendungsbereichen unverhältnismässig. Es braucht viele Ausnahmen, was den Vollzug erschwert (AG).
- Der Veloverkehr wird (eventuell) (auto-schweiz) zurückgehen, was zu weniger Sicherheit der Velofahrer führt (BE, BUL, FMH). Dies ist mit Fachstellen vorgängig zu klären (BE) und muss mit Anreizsystemen verhindert werden (BUL).
- Förderung von Eigenverantwortung, Sensibilisierung und finanzielle Anreize des Helmtragens auf freiwilliger Basis sind wichtig (AG, BE, bfu, VfV).
- Kein Obligatorium für alle (bfu, Suva, VfV). Dies könnte sich kontraproduktiv auswirken, stellt eine Einschränkung der Eigenverantwortung dar und würde unverhältnismässigen Aufwand betreffend Kontrolle und Sanktionierung hervorrufen (Suva).
- Obligatorium für alle (RFBS).
- Der genaue Geltungsbereich (welche Zweiräder) und die Art der Schutzhelme muss geregelt werden (bfu, VfV).
- Der Nutzen dieser Massnahme wiegt den Eingriff in die persönliche Freiheit auf (SH, sgv usam).
- Zusätzlich muss die Sicherheit von Velofahrern gefördert werden, z.B. mit Velowegen in grossen Städten, 30-er Zonen, getrennten Velowegen entlang grosser Strassen, sicheren Kreuzungen (EVP).
- Braucht wohl etwas Zeit, um in der Bevölkerung akzeptiert zu werden (GDK). Die Akzeptanz der Rad Fahrenden wird wohl eher gering sein (TG).
- Bei verantwortungsbewussten Menschen wird dies nicht zu einem Rückgang des Velofahrens führen. Damit kann nicht nur grosses menschliches Leid durch irreparable Körperschäden, sondern es können auch enorme materielle Schäden verhindert werden (SVI).

- Durchsetzung wird in Frage gestellt, da keine Ausweispflicht für Fahrradfahrer (VSPB).

Ablehnung: AI, GL, JU, NE, OW, SO, TI, VS, ZG, ZH, SP, Grüne, SAB, SGB, SGV, AGU, AGVS, ANCV, App.Ger. BS, Aefu, ASCV, ASG, ASPE, BUL, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, eco swiss, FMH, FPS, FSS, Fussverkehr, Future Bike, Ingenbohl, ISV, Kapo AI, Kibü BS, motosuisse, Netzwerk K&V, PHCH, Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, RoadCross, Routiers, SAA, SchweizMobil, SEVS, SFMGV, SVA VS, SVS, TCS, umverkehR, VCS, Velokonf., velosuisse, VfmF, Viniharass, VSR, 36 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Zustimmung wenn nur für Kinder (AGVS, RoadCross).
- Die Auswirkungen sind unklar (Aefu, Netzwerk K&V).
- Führt zu Abnahme des Veloverkehrs (LU, CAS, Routiers, SFMGV). Folgen:
 - o Einbussen für die Sicherheit der Fahrrad Fahrenden (Grüne, SP, App.Ger.BS, Future Bike, Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, SchweizMobil, umverkehR, VCS, Velokonf., Velosuisse, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann),
 - o Auswirkungen auf das Gesundheitssystem (Grüne, ASPE, Fussverkehr, Dudler, SAB, SchweizMobil, SBV, VCS, VfmF),
 - o Auswirkungen auf die Umwelt (Grüne, Kappeler O.).
- Nicht-Tragen von Velohelmen ist nicht Hauptursache von Unfällen (SP, ASPE, SFMGV).
- Die Zahl der Kopfverletzungen beim Velofahren werden überbewertet (CAS, Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, umverkehR, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Die Wirkung des Helmes ist geringer als behauptet (Fussverkehr, Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, umverkehR, Velosuisse, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Erhöht und verkompliziert die Polizeiarbeit respektive schwierige Durchsetzung (VS, Grüne, CAS, Fussverkehr, Kapo AI, Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, umverkehR, VCS, Velosuisse, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Im Alltag nicht umsetzbar und nicht praktikabel, z.B. bei Fahrradverleih, Velotouristen, wenn der Helm vergessen, beschädigt oder nicht richtig getragen wird, für sehr kurze Fahrten, ist zu teuer (OW, Grüne, FPS, Fussverkehr, Kapo AI, Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, SFMGV, umverkehR, VCS, Velosuisse, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Gretler, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Kappeler O., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Ist nicht vollziehbar (VSR).
- Nicht Kompetenz des Bundesrates (SFMGV, Velosuisse), sondern allenfalls in Gesetzgebungsverfahren mit Referendumsmöglichkeit (Future Bike).
- Mit Helm wird gefährlicher gefahren (Future Bike, Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Obligatorium könnte gerade bei Kindern und Jugendlichen zu einer kontraproduktiven Ablehnungshaltung führen (SP).

- Es besteht keine Fremdgefährdung beim Nicht-Tragen des Helmes (Grüne, Fussverkehr, Future Bike, VCS, VfmF).
- Wird freiwillig schon genügend gemacht (ZH, SAB, SBV, VSR).
- Kann zu erhöhter Haftung führen (Rückgriff durch Versicherungen) (VS, SP, ASPE, COCRBT, umverkehR, Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Stellt eine Bevormundung respektive einen Eingriff in die Persönlichkeitsrechte und die Eigenverantwortung dar (GL, NE, OW, ASCV, ANCV, ASG, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FSS, ISV, motosuisse, Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, SEVS, SFMGV, SGV, TCS, umverkehR, Viniharass, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Dudler, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Kappeler O., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Weiterhin Präventionskampagnen und Sensibilisierung (JU, VS, Grüne, SP, ASCV, ASPE, ANCV, ASG, Centre Patronal, Distiswiss, eco swiss, FSS, ISV, SEVS, SVA VS, RoadCross, Routiers, VCS, Viniharass).
- Wichtiger wäre der Ausbau von baulich getrennten Velowegen (SAB, SBV).
- Prüfen einer Prämienreduktion der Unfallversicherung beim Helm-Tragen. Wenn dies nicht genügend wirkt, allenfalls in zweitem Schritt Obligatorium (SO).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, asa, IRM BE, IRM BS, IVT ETH ZH, MFK SO, OPTICS, Post, ReKo BE, RVS, SFA, SOV, strasseschweiz, VöV, 1 Privater

3.3.1.18 Frage 20: Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Helmtragpflicht für Kinder bis 14 Jahren einführt? (Art. 57 Abs. 5 Bst. b)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	20	6	0
Parteien	2	3	0
Dachverbände	1	3	1
Übrige Organisationen	37	41	13
Private	3	35	1
Total	63	88	15

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, SG, SO, TG, TI, UR, ZG, ZH, EVP, FDP, sgV usam, ACS, AGVS, App.Ger. BS, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, bfu, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Dachorgan, FER, FMS, Fräschels, FRE, IGBF, IGWV, IRM SG, Kapo AI, KKPKS, Krebsliga, KSBS, KSPD, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, ReKo TG, RoadCross, SDHM, SFV, SGRM, Suva, SVA VS, SVI, SVV, VfV, VSPB, 3 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Mit der Altersbeschränkung wird dem Umsteigen auf gefährlichere Fahrzeuge (Mofa) Rechnung getragen (bfu, VfV).
- Wegen entwicklungsbedingten Defiziten sind Kinder gefährdeter und sie können die Eigenverantwortung noch nicht übernehmen (bfu, Suva, VfV).
- Die Akzeptanz dieser Massnahme ist bei den Erwachsenen sehr hoch (bfu, VfV). Sie trägt dazu bei, menschliches Leid zu verhindern (Suva).

- Das Rad fahren wird dadurch nicht unattraktiver (Krebsliga).
- Durchsetzung in der Praxis schwierig (GE, TG, Centre Patronal, Kapo AI). Kinder werden erst mit 10 Jahren strafrechtsmündig, weshalb eine Verzeigung davor nicht möglich ist (BS).
- Es ist eine geringe Akzeptanz zu erwarten (TG, ZH).
- Der persönliche und örtliche Geltungsbereich sollte auf Verordnungsstufe klar geregelt werden (bfu, VfV).
- Obligatorium für alle (AG, BL, BS, SZ, VD, BUL, IGBF, KKPKS, Kalberer, Roth).
- Obligatorium bis 18 (GR).
- Obligatorium bis zum Abschluss der Schulpflicht (ZH).
- Die Schulleitung kann auch eine Helmpflicht für ihre Schüler auf dem Schulweg einführen (BUL).
- Zusätzlich müssen die Erwachsenen mit gutem Vorbild voran gehen (GE, SZ, Kappeler O).
- Das richtige Helmtragen muss verbreitet werden (SVI).
- Der besonderen Unfallgefahr von Kindern und Jugendlichen ist zusätzlich bei der Planung von Schulwegen und beim Bau von Strassen Rechnung zu tragen (NVB&NGF, SVV).

Ablehnung: JU, OW, SH, SZ, VD, VS, SP, Grüne, SAB, SGB, SGV, AGU, ANCV, Aefu, ASCV, ASG, ASPE, BUL, CAS, COCRBT, Distiswiss, eco swiss, FMH, FPS, FSS, Fussverkehr, Future Bike, Ingenbohl, ISV, Kibü BS, motosuisse, Netzwerk K&V, Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, RFBS, Routiers, SAA, SchweizMobil, SEVS, SFMGV, SVS, TCS, umverkehR, VCS, Velokonf., velosuisse, VfmF, Viniharass, VSR, 35 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Wirkt kontraproduktiv wegen Gruppendruck (AGU), da Jugendliche nicht zu den "Kindern" gehören wollen (AGU, Future Bike, TCS), oder wegen fehlender Vorbildfunktion der Erwachsenen (Future Bike).
- Die vom Helm ausgehende Verletzungsgefahr ist grösser als der Nutzen (Future Bike).
- Die Auswirkungen sind unklar (Netzwerk K&V).
- Kinder und Erwachsene sollen gleich behandelt werden (SH).
- Helme werden schon heute überdurchschnittlich oft getragen (velosuisse, VSR).
- Stellt eine Alibiübung dar und wähnt Kinder in falscher Sicherheit (CAS).
- Dies obliegt der Eigenverantwortung der Eltern (OW, FPS, motosuisse, Routiers, SAA, TCS) und ist falsch verstandener Kinderschutz (Pro Velo Bern, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Führt zu einer Abnahme des Velofahrens bei Kindern (SFMGV, TCS, Velokonf., velosuisse) respektive zu einem Umsteigen auf weniger sichere und weniger gesunde Verkehrsmittel (Future Bike) und die Kinder lernen deshalb nicht mehr, sich sicher im Verkehr zu verhalten (Grüne). Das Velofahren wird verteuert und erschwert (Pro Velo Bern, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, umverkehR, VCS, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Eine Kürzung der Versicherungsleistungen könnte die Folge sein, wenn kein Helm getragen wird (Grüne, Pro Velo Bern, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, umverkehR, VCS, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Ist in der Praxis sehr umständlich (z.B. beschädigter, gestohlener Helm, bei Besuchen, Aufbewahrung) (Pro Velo Bern, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Durchsetzung schwierig, da jüngere Kinder nicht gebüsst werden können (VS, Pro Velo Bern, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, TCS, VSR, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer,

Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).

- Es sollte besser ein Strassenumfeld geschaffen werden, das Unfälle möglichst verhindert und den ganzen Körper der Kinder schützt, z.B. Tempo-30 Zonen und sichere Querungen der Hauptstrassen (Pro Velo Bern, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Andere Massnahmen sind wichtig(er) wie z.B. Ausbildung für Eltern und Kinder, Verkehrssinnbildung, Sensibilisierung für die zentralen Verhaltensregeln im Verkehr, sichere Velos (SP, TCS, velosuisse).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, asa, IRM BE, IRM BS, IVT ETH ZH, MFK SO, OPTICS, Post, ReKo BE, RVS, SFA, SOV, strasseschweiz, VöV, 1 Privater

3.3.1.19 Frage 21: Sind Sie damit einverstanden, dass die Haftpflichtversicherungen bei grobfahrlässig begangenen Verkehrsregelverletzungen Rückgriff auf die unfallverursachende Person nehmen müssen? (Art. 65 Abs. 3)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	19	6	1
Parteien	4	1	0
Dachverbände	0	3	2
Übrige Organisationen	36	29	22
Private	37	0	0
Total	96	39	25

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, EVP, Grüne, SP, AGU, Aefu, bfu, CAS, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, FRE, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, KKPks, KSBS, Netzwerk K&V, Nez rouge, PHCH, Post, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo TG, RFBS, RoadCross, SFA, SFV, SVI, umverkehR, VCS, VfmF, VfV, VSPB, VSR, 37 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Rückgriff und Wegfall des Bonus sollten nicht vertraglich ausgeschlossen werden (AG, BE, KKJPD).
- Ob die Versicherung Regress nimmt, ist dieser zu überlassen (SZ, BE, KSPD). Sollte als Kann-Vorschrift formuliert werden (KSPD).
- Dies wirkt gezielt dem Risiko des Fahrens mit übersetzter Geschwindigkeit entgegen. Hochrisikofahrern wird ein richtiges Signal gesetzt (bfu, VfV).
- Edukative und bewusstseinsbildende Massnahme (FMH).
- Bisherige Regelung hat falsche Anreize gesetzt (UR, SP).
- Es braucht eine klare Regelung, in welchen Fällen ein Regressrecht des Versicherers besteht (VD, Grüne, VCS), eine genauere Definition, welche Grobfahrlässigkeiten erfasst werden (AI, Kapo AI). Grobfahrlässigkeit gezielter auf die Zielgruppe der Raser definieren (VSPB).
- Oft haben Raser keine finanziellen Mittel, so dass ein Regress sinnlos ist (Kapo AI, KSPD).
- Klare Umsetzung des Verursacherprinzips (KKJPD). Die Versicherungen werden vor unnötigen Schäden bewahrt (SVI).
- Sollte insbesondere für FiaZ gelten (SFA).

- Der Rückgriff soll sich am Ausmass des Verschuldens und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der betroffenen Person bemessen (SP).

Ablehnung: GL, JU, NE, TI, ZG, ZH, FDP, economiesuisse, SGB, sgv usam, ACS, AGVS, App.Ger. BS, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, BUL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, FER, FMS, FPS, Fräschels, IGWV, Ingenbohl, KSPD, motosuisse, NVB&NGF, Pol. Cant. GE, Routiers, SAA, SDHM, SFMGV, strasseschweiz, SVA VS, SVS, SVV, TCS, velosuisse

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Stellt einen Eingriff in die Vertragsfreiheit dar (JU, TI, ZH, ACS, AGVS, App. Ger. BS, ASTAG, auto-schweiz, BUL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, economiesuisse, FMS, FPS, IGWV, motosuisse, NVB&NGF, SAA, SDHM, sgv usam, strasseschweiz, SVV, velosuisse).
- Damit wird nicht primär die Zielgruppe der Unverbesserlichen erreicht (ACS).
- Im Moment der Übertretung denkt man nicht an den Regress des Versicherers (App.Ger. BS).
- In diesen Fällen kann die Versicherung schon heute Regress nehmen (JU, AVS, ATVSL, IGBF, SVA VS).
- Allenfalls anwenden bei vorsätzlich begangenen Delikten (FMS).
- Im gewerblichen Transport müsste der Rückgriff auf den Arbeitgeber oder den Fahrzeughalter erweitert werden. Ausserdem würde diese Massnahme mit der eingeschränkten Haftung des Arbeitnehmers kollidieren (Routiers).
- Das Regressrecht der Versicherung kann zu einer Überwälzung des Versicherungsrisikos führen (SGB).
- Der Umfang des Regresses müsste definiert werden (SVA VS). Der Begriff der Grobfahrlässigkeit müsste auf die Zielgruppe Raser hin definiert werden (ZH).
- Es ist keiner davor gefeit, dass ihm eine Widerhandlung passiert, welche im Nachhinein als schwer (durch Unterlassen) eingestuft wird. Bei dauerhaften Körperschäden kann dies erhebliche finanzielle Folgen haben. Der Sinn einer Versicherung ist genau dieser, die Betroffenen vor solchen finanziellen Schwierigkeiten zu bewahren (TCS).
- Es ist nicht vertretbar, dass nicht nur die Zielgruppe Raser, sondern alle betroffen wären (TCS, ZH).
- Dies führt ausschliesslich zur doppelten Bestrafung und zu finanziellen Folgen, auch für unbeteiligte Angehörige. Finanzielle Konsequenzen haben keine präventive Wirkung (ZG).
- Nicht Regress bei jeder Grobfahrlässigkeit. Der Verzicht erfolgt auch heute nicht in allen Fällen (z.B. häufig nicht bei Raserunfällen oder FiaZ) (NVB&NGF, SVV, TCS).
- Die Höhe des Regresses muss im Ermessen des Versicherers und nicht in jenem des Gesetzgebers liegen (NVB&NGF, SVV).
- Der Staat muss die ihm zur Verfügung stehenden Mittel benützen, um die Beachtung von Verkehrsregeln und die Bestrafung von Widerhandlung durchzusetzen (TI, ZG).
- Die Schadensverlaufserklärung genügt den Versicherungen, hohe Risiken zu erkennen und entsprechende Prämien zu verlangen. Rückgriffe bei Rasern sind mangels finanzieller Mittel oft aussichtslos (ZH).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BL, SAB, SGV, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FSS, IRM BE, IRM BS, ISV, IVT ETH ZH, MFK SO, OPTICS, ReKo BE, RVS, SchweizMobil, SEVS, SGRM, SOV, Velokonf., Viniharass, VöV

3.3.1.20 Frage 22: Sind Sie mit der Einführung der Schadenverlaufserklärung einverstanden? (Art. 68a)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	22	2	2
Parteien	4	1	0
Dachverbände	3	0	2
Übrige Organisationen	47	14	25
Private	34	0	3
Total	110	17	32

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, EVP, Grüne, SP, SGB, SAB, sgv usam, ACS, AGU, AGVS, App.Ger. BS, Aefu, auto-schweiz, bfu, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMS, Fräschels, FRE, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, KKPKS, KSBS, KSPD, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo TG, RFBS, RoadCross, SAA, SDHM, SFMGV, SFV, SVI, SVV, TCS, umverkehr, VCS, VfmF, VfV, VSPB, VSR, 34 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Vergangene Schäden werden bei Versicherungswechsel zwar schon heute erfragt (ACS, AGVS, FMS, SAA, SDHM, TCS).
- Eine Vernetzung unter den Versicherungen wäre wünschenswert (AI, Kapo AI, TG).
- Nur für selbstverschuldete Unfälle. Der Umfang der einzubeziehenden Schäden (Haftpflcht, Kasko usw.) wäre zu klären (BE).
- Die Versicherungen verfügen schon über diese Daten, weshalb dies zu keinem grossen Mehraufwand führt (bfu, VfV).
- Die Marginalnote sollte in allen drei Sprachen die Voraussetzung eines fehlenden Schadenfalles beinhalten (KSBS).
- Ist akzeptierbar, da nur auf Verlangen des Versicherungsnehmers eine Schadenverlaufserklärung ausgestellt wird (SAB).
- Im französischen Text wäre "attestation" besser als "déclaration de sinistre". Der Ausdruck "va de soi" ist ziemlich unverständlich, besser wäre "respectivement". Die italienische Formulierung "i sinistri provocati o subiti" entspricht nicht der deutschen Fassung (KSBS).
- Allenfalls nur Angaben für eine Zeitspanne von 2 Jahren (VSPB).

Ablehnung: NE, JU, FDP, ASTAG, ATVSL, BUL, Car Tourisme Suisse, FER, FMH, FPS, IGWV, motosuisse, Pol. Cant. GE, Post, Routiers, SVA VS, SVS

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Belastet die Administration der Versicherungen zusätzlich und hat negative Auswirkungen auf die Prämien (ASTAG, Car Tourisme Suisse, Routiers).
- Personen mit unerfreulichem Schadenverlauf könnten ihr Fahrzeug auf eine andere Person einlösen (Routiers).
- Die Versicherung kann schon heute eine Schadenverlaufserklärung verlangen (JU, ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV, Post, Routiers).
- Es besteht die Gefahr, dass auch Lenker ohne Mitschuld am Unfall mit hohen Prämien bestraft werden. So kann die minimale Solidarität unter den Versicherten nicht mehr spielen (FMH).
- Tangiert den Datenschutz (FMH, FPS).

- Greift in die Vertragsfreiheit ein (motosuisse).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BL, OW, economiesuisse, SGV, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FSS, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, ISV, IVT ETH ZH, MFK SO, OPTICS, ReKo BE, RVS, SchweizMobil, SEVS, SFA, SGRM, SOV, Velokonf., velosuisse, Viniharass, VöV, 3 Private

3.3.1.21 Frage 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)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	22	4	0
Parteien	4	1	0
Dachverbände	4	0	1
Übrige Organisationen	54	3	30
Private	35	1	1
Total	119	9	32

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, EVP, Grüne, SP, SAB, SGB, SGV, sgv usam, ACS, AGU, AGVS, App.Ger. BS, Aefu, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, bfu, BUL, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FER, FMH, FMS, FPS, Fräschels, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, IGWV, Kapo AI, Kibü BS, KKPKS, KSPD, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Post, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SchweizMobil, SDHM, SFMGV, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, TCS, umverkehr, VCS, VfmF, VfV, VSR, 35 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Dient der Rechtsgleichheit (BE).
- Variante: Vorgezogene Versicherungsgebühr beim Kauf eines fahrzeugähnlichen Gerätes (analog zur vorgezogenen Entsorgungsgebühr). Dies würde dem Verursacherprinzip Rechnung tragen (BL, NW, KKPKS).
- Variante: Vignette analog zu den Fahrrädern (SDHM, strasseschweiz).
- Variante: Verschreiben einer Haftpflichtversicherung (Privathaftpflicht) (IGBF).
- Lässt keinen Beitrag zur Verkehrssicherheit erkennen (Grüne).
- Bessere Information der Bevölkerung (Kalberer).
- Wo sinnvoll und notwendig, müsste der Bundesrat Ausnahmen formulieren (z.B. ausländische Touristen) (NVB&NGF).
- Darf keinesfalls dazu führen, dass deshalb keine Privathaftpflichtversicherung mehr abgeschlossen wird (SP).
- Darf nur in wenigen Fällen Anwendung finden (VCS).

Ablehnung: GL, JU, NE, ZH, FDP, Pol. Cant. GE, SVV, VSPB, 1 Privater

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Es braucht eine Haftpflicht für solche Fahrzeuge (FDP, Pol. Cant. GE).
- Widerspricht dem Verursacherprinzip (ZH, VSPB).
- Könnte zu Missbrauch führen (JU, SVV).

- Die Fahrzeuge müssten genau definiert werden (JU).
- Der Garantiefonds würde zu sehr belastet, was schlussendlich zu Lasten der übrigen Verkehrsteilnehmer geht (JU, NE).
- Erhöht den administrativen Aufwand (SVV).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: Ingenbohl, economiesuisse, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FRE, FSS, IRM BE, IRM BS, IRM SG, ISV, IVT ETH ZH, KSBS, MFK SO, motosuisse, OPTICS, ReKo BE, RVS, SAA, SEVS, SFA, SFV, SGRM, SOV, Velokonf., velosuisse, Viniharass, VöV, 1 Privater

3.3.1.22 Frage 24: Sind Sie damit einverstanden, dass Motorfahrzeuge bei skrupelloser Tatbegehung vom Gericht eingezogen und vernichtet werden können? (Art. 90a)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	24	2	0
Parteien	4	1	0
Dachverbände	2	1	2
Übrige Organisationen	44	25	21
Private	35	2	0
Total	109	31	23

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, EVP, Grüne, SP, ACVS, SAB, SGB, AGU, Aefu, bfu, CAS, COCRBT, Dachorgan, FMH, FRE, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, Kibü BS, KSPD, Netzwerk K&V, NVB&NGF, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, RFBS, SFV, SGRM, SVI, SVS, SVV, umverkehr, VCS, VfmF, VfV, VSPB, App.Ger. BS, asa, Ingenbohl, IRM SG, Kapo AI, KKPKS, MFK SO, Pol. Cant. GE, ReKo BE, ReKo TG, SVA VS, VSKC, VSR, 35 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Zweckmässiger Beitrag für die Erhöhung der Verkehrssicherheit (GL); sehr wichtiger Beitrag (ZH).
- Positive Auswirkungen im Einzelfall (Grüne).
- Massnahme nur wirkungsvoll, wenn Täter auch Eigentümer des Fahrzeugs ist (VS).
- Einziehung und Vernichtung soll auch für geleaste Fahrzeuge gelten (Fussverkehr, VfmF).
- Sicherstellen, dass Einziehung beziehungsweise Vernichtung unabhängig von den Eigentumsverhältnissen möglich ist (SO).
- Einziehung von Fahrzeugen im Eigentum Dritter regeln (BL, COCRBT).
- Rückschritt gegenüber heutiger Regelung, die Einziehung bei vorsätzlicher grober Verletzung der Verkehrsregeln ermöglicht, ohne dass Tatbestand der Gefährdung des Lebens erfüllt ist (ACVS, VSKC, ZH).
- Beweis, dass Tatbestand der Gefährdung des Lebens erfüllt ist, wäre nur in einem Bruchteil der Fälle möglich (AI, Kapo AI, ZH).
- Widerspruch zur gegenwärtigen Tendenz, die Zurückhaltung bei Fahrzeugeinziehungen abzulegen (ACVS, VSKC).
- Erweiterung auf Einziehung des Fahrzeugs bei notorischem Fahren trotz Entzug oder ohne Führerausweis (AI, AR, TG, Kapo AI).
- Einschränkung auf Einziehung bei skrupelloser Tatbegehung, jedoch keine Vernichtung, sondern Verwendung des Verwertungserlöses zur Bezahlung von Bussen/Geldstrafen, Verfahrenskosten, Schadenersatz sowie bei allfälligem Überschuss Verwendung für Verkehrssicherheitsmassnahmen (App.Ger. BS).

- Vernichtung des Fahrzeugs in einigen Fällen weniger sinnvoll als dessen Verwertung, vor allem im Hinblick auf Opferentschädigung (BL, NW).
- Nicht Vernichtung, sondern Einziehung und Verwendung des Erlöses für:
 - o Ausbildung (FRE),
 - o allgemeine Verkehrspräventionsprojekte (RoadCross),
 - o Förderung der Verkehrssicherheit (ZG),
 - o edukative Massnahmen (Post),
 - o Vrfahrenskosten (Pol. BL, GR),
 - o Opferentschädigung (GR),
 - o Schadenstilgung (UR).
- Fahrzeugvernichtung, ohne für den Staat einen Erlös zu generieren, ist nicht sinnvoll (AI, Kapo AI).
- Verwertungserlös soll zugunsten des Staates verfallen (BL, OW, COCRBT, KSPD).
- Verwertungserlös an Dritteigentümer, sofern diesem keine Sorgfaltspflichtverletzung bei der Überlassung des Fahrzeugs angelastet werden kann (SH).
- Verwertung sollte auch möglich sein mit zwingender Verwendung des Erlöses zur Leistung von Schadenersatz, Genugtuung und Begleichung der Verfahrenskosten (SO).
- Beschränkung der Vernichtung auf Einzelfälle; im Vordergrund Verwertung und Einzug des Erlöses (AG).
- Ersetzung des Begriffs "vernichtet" durch den Begriff "verwertet" (BE, eco suisse sinngemäss, KSPD sinngemäss).
- Ergänzung der Bestimmung mit "... vom Gericht eingezogen, verwertet oder vernichtet werden können" (BS).
- Bestimmung ist namentlich auf Strassenrennen anzuwenden, unabhängig davon, ob Personen getötet oder verletzt werden (EVP).
- Keine Verhinderung von Rückfällen (VD).
- Täter kann immer Fahrzeuge Dritter benutzen (VD, VSR, Pol. Cant. GE).
- Konkurrenzproblem zwischen dem neuen Artikel 90a SVG und Artikel 69 StGB (LU).
- Hürde der Skrupellosigkeit erscheint zu hoch; Massnahme sollte bereits bei einer rücksichtslosen Tatbegehung möglich sein (SO).
- Für die bezweckte Erleichterung der Einziehung von Raserfahrzeugen müssen die Voraussetzungen im SVG tiefer angesetzt werden als im Allgemeinen Teil des StGB (TG, ZH).
- Prüfen der Möglichkeit, "nur" die Kontrollschilder zu entziehen und den Fahrzeugausweis zu annullieren (TI).
- Vorgeschlagene Regelung ist schlechter als geltende Regelung des StGB; Bestimmungen müssen verschärft und nicht aufgeweicht werden (VSPB).

Ablehnung: JU, GE, FDP, sgv usam, ACS, AGVS, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, BUL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, eco swiss, FER, FMS, FPS, IGM, IGWV, KSBS, motosuisse, Post, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM, SFMGV, strasseschweiz, TCS, Fräschels, 2 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Vernichtung von Fahrzeugen im Eigentum Dritter ist nicht sinnvoll (ACS, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, FMS, IGWV, Post, SAA, SDHM, strasseschweiz).
- Auch wenn Fahrzeug im Eigentum des Täters: Zweifel an der Wirksamkeit einer derartigen Massnahme (ACS, AGVS, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, IGWV, SAA, SDHM, strasseschweiz).
- Wenn Fahrzeug im Eigentum Dritter steht:
 - o Unlösbare Probleme (FPS),
 - o unverhältnismässig (KSBS).
- Massnahme nicht umsetzbar, weil viele Fahrzeuge Gegenstand von Leasingverträgen sind und Eigentumsvorbehalte bestehen (JU).
- Ungleichbehandlung, weil der Täter als Eigentümer strenger bestraft wird gegenüber dem Täter als Leasingnehmer, dessen Fahrzeug kaum eingezogen und vernichtet wird, wenn Dritte Eigentumsrechte daran geltend machen (KSBS).

- Unerlässlich, auf Verhalten des Täters einzuwirken und nicht auf seine Eigentumsverhältnisse (AGVS).
- Nicht Vernichtung, sondern Einziehung und Verwendung des Erlöses für:
 - o Allgemeine Verkehrspräventionsprojekte (RoadCross),
 - o edukative Massnahmen (Post).
- Keine Vernichtung und Zerstörung des Fahrzeugs, da damit gleichzeitig viel graue Energie sinnlos vernichtet würde, die bei der Herstellung des Fahrzeugs aufzuwenden war (eco swiss).
- Einziehung ist bereits zulässig, Vernichtung ist nicht sinnvoll (FDP).
- Heutige Möglichkeiten des Strafrechts sind ausreichend (motosuisse).
- Einziehung besonders stossend, wenn "Täter" keinen Unfall verursacht hat (FPS).
- Aushöhlung von Grundrechten (IGM).
- Keine Verhinderung von Rückfällen (KSBS).
- Härtere strafrechtliche Massnahmen wären sinnvoller (Routiers).
- Geeignete Massnahmen sind Verbannung von der Strasse und Schulung (SFMGV).
- Schwierigkeiten bei der rechtsgleichen Anwendung (Eigenschaft als Eigentümer, Halter, Benutzer, Herkunft des Lenkers) (sgv usam).
- Nicht ersichtlich, was Vernichtung beitragen könnte; Fahrzeug an sich ist kein gefährliches Objekt (TCS).
- Vernichtung wäre unverhältnismässig und widerspräche den Prinzipien von Artikel 69 Absatz 2 des Strafgesetzbuches (TCS).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: SGV, economiesuisse, ANCV, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FSS, ISV, IVT ETH ZH, Nez rouge, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SEVS, SFA, SOV, Velokonf., velosuisse, Viniharass, VöV, IRM BE, IRM BS

3.3.1.23 Frage 25: Sind Sie mit strengeren Sanktionen beim Fahren ohne den erforderlichen Führerausweis einverstanden? (Art. 95 Ziff. 1 und 1^{bis})

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	26	0	0
Parteien	4	1	0
Dachverbände	4	0	1
Übrige Organisationen	66	1	20
Private	34	1	2
Total	134	3	23

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, EVP, Grüne, SP, SAB, SGB, SGV, sgv usam, ACS, AGU, AGVS, App.Ger. BS, Aefu, asa, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, bfu, BUL, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FER, FMH, FMS, FPS, Fräschels, FRE, Fussverkehr, IGBF, IGWV, Ingenbohl, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, KKPKS, KSBS, KSPD, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, Post, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM, SFMGV, SFV, SGRM, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, SVV, TCS, umverkehrR, VCS, VfmF, VfV, VöV, VSPB, VSR, 34 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Fraglich, ob das Überlassen eines Fahrzeuges an eine Person ohne Führerausweis auch der gleichen Strafnorm unterstellt sein soll (AI, ZH, EVP, Kapo AI). Bei Fahrlässigkeit genügt ein Übertretungstatbestand (ZH).
- Unklar, ob Fahren mit abgelaufenem Führerausweis auch darunter fällt (AR, BE, FR, GR, LU, SZ, TG, ZG, ZH, asa). Allenfalls neuer Tatbestand mit milderer Sanktionen (AR, BE, FR, GR, SZ, TG, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Dies bedingt, dass die notwendigen Massnahmen und Prozesse geschaffen werden, um die Fälle auch aufzudecken (BL, KKPks, Kalberer).
- Nur bei Vorsatz (Reko BE).

Ablehnung: FDP, motosuisse, 1 Privater

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die geltenden Vorschriften reichen aus, um Fahren ohne erforderlichen Führerausweis streng zu bestrafen. Die bisherige Differenzierung soll beibehalten werden (motosuisse).
- Der Handlungsspielraum im Gesetz muss ausgeschöpft werden. Eine weitere Verschärfung erhöht die präventive Wirkung nicht (FDP).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, ANCV, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FSS, Future Bike, IRM BE, IRM BS, ISV, IVT ETH ZH, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SEVS, SFA, SOV, Velokonf., velosuisse, Viniharass, 2 Private

3.3.1.24 Frage 26: Sind Sie damit einverstanden, dass der Kreis der strafbaren Handlungen bei Radarwarnungen ausgedehnt wird? (Art. 98a)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	15	10	1
Parteien	4	1	0
Dachverbände	1	1	3
Übrige Organisationen	28	28	25
Private	38	3	2
Total	86	43	31

Zustimmung: AR, BE, FR, GE, GL, GR, JU, NE, NW, SG, SH, TG, UR, VD, VS, EVP, Grüne, SP, SAB, AGU, Aefu, bfu, CAS, COCRBT, Dachorgan, FMH, FRE, Fussverkehr, IGBF, Kibü BS, KKPks, KSBS, KSPD, Netzwerk K&V, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, RoadCross, SFV, SVI, umverkehR, VCS, VfmF, VöV, VSPB, VSR, 38 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Allgemeine Hinweise via Medien zu aktuellen Polizeikontrollen sollten erlaubt sein, sofern der genaue Kontrollort nicht bekannt gegeben wird. Solche erhöhen die subjektive Kontrollerwartung aller Fahrzeuglenkenden (bfu).
- Radarwarnungen richten sich gegen die Verkehrssicherheit (VS, Fussverkehr).
- Es war nie die Absicht des Gesetzgebers, bestimmte Arten von Warnungen zu tolerieren. Die Technik hat auf diesem Gebiet die rechtlichen Regelungen überholt (KSPD).
- Trägt dem technischen Fortschritt Rechnung (SP).

- Öffentliche Mitteilungen der Polizeiorgane dürfen nicht darunter fallen (GL, SH, COCRBT, Pol. Cant. GE, VSPB, VSR).
- Radarwarnungen können aber auch präventiv wirken (Grüne, KKPKS).

Ablehnung: AG, AI, BL, BS, LU, SO, SZ, TI, ZG, ZH, FDP, sgv usam, ACS, AGVS, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, BUL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, FER, FMS, FPS, Fräschels, IGWV, IRM SG, Kapo AI, motosuisse, NVB&NGF, Post, RFBS, Routiers, SAA, SDHM, SFMGV, strasseschweiz, SVS, SVV, TCS, VfV, 3 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Auch Radarwarnungen wirken präventiv (AG, BL, BS, LU, TI, ACS, AGVS, ASTAG, Car Tourisme Suisse, FMS, FPS, IGWV, motosuisse, SAA, SDHM, sgv usam, strasseschweiz, SVS, TCS, VfV, Kappeler O., Sant-schi).
- Es kann nicht mit neuen Technologien mitgehalten werden (LU, ACS, AGVS, BUL, Car Tourisme Suisse, NVB&NGF, SVV).
- Die Wirkung sollte auf systematische Warnungen an eine breite Öffentlichkeit oder einen kommerziellen Informationsservice reduziert werden (Routiers).
- Die geltenden Regelungen reichen für eine weite Umschreibung von technischen Möglichkeiten aus (VD, NVB&NGF, SVV).
- Die Polizei sieht in diesem Bereich schwerwiegende Umsetzungsprobleme (SZ).
- Kann die Polizeiarbeit beeinträchtigen (VD, TCS, ZH).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: OW, economiesuisse, SGB, SGV, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, eco swiss, FSS, Future Bike, IRM BE, IRM BS, ISV, IVT ETH ZH, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, RVS, SchweizMobil, SEVS, SFA, SGRM, SOV, Velokonf., velosuisse, Viniharass, 2 Private

3.3.1.25 Frage 27: Sind Sie mit der Neuregelung der Strassenverkehrsunfallstatistik einverstanden?
(Art. 104 Abs. 2 sowie 104f und 104g)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	22	4	0
Parteien	4	1	0
Dachverbände	3	0	2
Übrige Organisationen	51	25	12
Private	34	2	1
Total	114	32	15

Zustimmung: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, SP, EVP, Grüne, economiesuisse, SGB, sgv usam, ACS, AGU, AGVS, App.Ger. BS, Aefu, asa, ASPE, auto-schweiz, bfu, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMS, Fräschels, FRE, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, Kapo AI, Kibü BS, KKPKS, KSPD, motosuisse, Netzwerk K&V, Nez rouge, OPTICS, PHCH, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM, SFV, SGRM, SOV, Suva, SVA VS, SVI, umverkehR, VCS, VfmF, VfV, VöV, VSR, 34 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Es wird kaum eine Entlastung der Polizei entstehen (ZH), auch wenn diese von der Aufnahme von Unfällen ohne Personenschaden entbunden wird. Solche Fälle sind weiterhin für die kantonsinterne Unfallauswertung

massgebend (TG, Kapo AI). Die Versicherungen müssen immer wieder auf Angaben der Polizei zurückgreifen, weil Rückmeldungen von Unfallbeteiligten mangelhaft sind oder bei Ausländern gar nicht erfolgen (GR). Es entsteht ein administrativer Mehraufwand (KSPD).

- Betreffend die Entlastung der Polizei von ihrer Meldepflicht in Bezug auf Unfälle mit Sachschäden wird davon ausgegangen, dass die Daten zwar durch die Polizei nicht an das SVUP gemeldet werden müssen, aber nach wie vor ein Polizeirapport zu erstellen ist (ZG).
- Die heutige Unfallstatistik ist fragwürdig. Es müsste für den Rückgang von Unfällen auch die Verdrängung gewisser Verkehrsteilnehmer aus dem öffentlichen Verkehr berücksichtigt werden (SP, Aefu, ASPE, Netzwerk K&V).
- Es ist fraglich, ob bei Unfällen, welche ohne Beizug der Polizei erledigt werden (d.h. in der Regel nur geringe Sachschäden), überhaupt Anhaltspunkte gefunden werden können, um Unfallschwerpunkte zu rekonstruieren oder geeignete Gegenmassnahmen zu erarbeiten (ZG).
- Unter Artikel 104g E-SVG müssen Unfallskizze und Unfallbeschrieb zwingend aufgeführt sein, ansonsten sind die Aufgaben nicht realisierbar (bfu, VfV).
- Die Unfalldaten der Kantone und der Versicherer müssen kompatibel sein (BL, FR, bfu, KKPKS, VfV).
- Die Verwendung von Versicherungsdaten für Unfälle ohne Personenschäden muss sorgfältig durchdacht werden, v.a. in Bezug auf Qualität und Wahrhaftigkeit und Übereinstimmung der Unfallprotokolle (bfu, VfV).
- Bei der Verknüpfung von Datensätzen im Rahmen von MISTRA sind auch die medizinischen Informationen aufzuführen (bfu, VfV).
- Es ist zu berücksichtigen, dass FABER, ADMAS und MOFIS bestimmte Personengruppen (wie Kinder, Velofahrer usw.) nicht beinhalten. Deshalb sollten Merkmale, die als besonders wichtig erachtet werden, im Unfallprotokoll erhoben werden (bfu, VfV).
- In der Statistik sollte mangelndes Sehvermögen berücksichtigt werden (OPTICS, Pro Velo Thun, Pro Velo Schweiz, SOV, umverkehrR). Bei der Unfallaufnahme müsste ein entsprechender Test gemacht (OPTICS, SOV) und das Unfallaufnahmeprotokoll dementsprechend angepasst werden (Pro Velo Thun, Pro Velo Schweiz, umverkehrR).
- Es sollen Angaben zur Strassengeometrie erfasst werden (z.B. Fahrbahnbreite, Durchfahrtsbreite bei Fussgängerschutzinseln) (Fussverkehr). Es sollten auch Daten über Unfälle auf Trottoirs, durchgezogenen Trottoirs und in Fussgängerzonen erfasst werden (Pro Velo Thun, Pro Velo Schweiz, umverkehrR).
- Unfälle, welche getötete oder schwer verletzte Personen zur Folge haben, sollen hinsichtlich Verkehrsverhalten, bauliche, technische und organisatorische Massnahmen sowie Einsatz der Rettungskräfte analysiert und ausgewertet werden (SP).
- Die Unfallstatistik soll mit Angaben zu den Fahrzeugen (Marke, Typ, Gewicht) ergänzt werden, damit gefährliche Fahrzeuge identifiziert und zusätzliche Massnahmen ergriffen werden können (Fussverkehr, VfmF).
- Zugriffsmöglichkeit von Stellen ausserhalb des ASTRA (z.B. der bfu) sollte garantiert werden (bfu, VfV).
- Die Datenhoheit für die von der Polizei aufgenommenen und rapportierten Unfälle muss bei der Polizei bleiben (AI, TG, ZH, Kapo AI).
- Die Informatik muss angepasst, einfach und effizient sein. Es darf keine zusätzliche Belastung der Kantone entstehen (JU).
- Das Dateneinsichtsrecht des Nationalen Versicherungsbüros und des Nationalen Garantiefonds ist in strafprozessualer und datenschutzrechtlicher Hinsicht problematisch (ZH).
- Es fehlt eine Präzisierung der Datenhoheit und damit auch der Verantwortung (LU, SZ). Der Datenschutz muss gewährleistet werden (Kappeler O.).
- Bei Unfällen, die nur von den Versicherungen aufgenommen werden, stellt sich die Frage, ob gestützt auf diese Daten nachträglich ein Verfahren durchzuführen ist (ZG).

Ablehnung: BE, GL, NE, ZH, FDP, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, BUL, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, FER, FMH, FPS, FSS, IGWV, Ingenbohl, ISV, IVT ETH ZH, NVB&NGF, Post, SEVS, SFMGV, SVS, SVV, TCS, Viniharass, VSPB, 2 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Der Aufwand ist im Verhältnis zum Nutzen zu gross (GL).
- Auch die Unfälle mit lediglich Sachschäden sind zu erfassen und durch die Polizeiorgane an das BFS und das ASTRA zu melden (IVT ETH ZH).

- Es ist fraglich, ob bei Unfällen, welche ohne Beizug der Polizei erledigt werden (d.h. in der Regel nur geringer Sachschaden), überhaupt Anhaltspunkte gefunden werden können, um Unfallschwerpunkte zu rekonstruieren oder geeignete Gegenmassnahmen zu erarbeiten (BE).
- Bei Unfällen, die nur von den Versicherungen aufgenommen werden, stellt sich die Frage, ob gestützt auf diese Daten nachträglich ein Verfahren durchzuführen ist (BE).
- Daten von Bagatell- und kleinen Sachschäden zu sammeln ist unnötig, da für die Unfallstatistik von geringem Wert (ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV, FPS, Post).
- Mit den zur Verfügung stehenden elektronischen Hilfsmitteln ist die Umsetzung nicht möglich. Voraussetzungen dazu wären: Einführung des neuen Unfall-Protokolls in allen Kantonen; der Bund stellt den Kantonen ein einheitlich anzuwendendes MISTRA-Auswertungstool zur Verfügung; die Verkehrsdaten für Kantonsstrassen und auch für wichtige Gemeindestrassen müssen an zentraler Stelle, z.B. als MISTRA-Tool verfügbar sein (BE).
- Ist in Anbetracht des Datenschutzes fraglich (ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV, FMH, Post). Die Problematik des Zugriffs auf die Unfallskizzen und deren Detaillierungsgrad sowie die damit zusammenhängenden datenschutzrechtlichen Fragen müssen beachtet werden (BE).
- Das Nebeneinander der Unfallfassung durch die Polizei und Versicherungen ist nicht ausreichend geklärt. Aus der Erfassung der Versicherungen können qualitative Probleme resultieren. Dass die Datenbasis gesamtschweizerisch auf eine einheitliche Plattform gelegt werden soll, ist grundsätzlich zu begrüssen (BE).
- Betreffend die Entlastung der Polizei von ihrer Meldepflicht in Bezug auf Unfälle mit Sachschäden (erläuternder Bericht, S. 44) wird davon ausgegangen, dass die Daten zwar durch die Polizei nicht an das SVUP gemeldet werden müssen, aber nach wie vor ein Polizeirapport zu erstellen ist (BE).
- Der Ausschluss des ASTRA von der Bearbeitung von Daten und deren Zweckverwendung im SVUP auf formellgesetzlicher Stufe ist zu rigide (BE).
- Die Verbesserung der Statistik wird grundsätzlich befürwortet. Es müsste jedoch definiert werden, was genau als Strassenverkehrsunfall gilt. Der Zugang der Versicherungen ins Register gemäss Artikel 104f muss wegen des Datenschutzes klar beschränkt werden. In einem ersten Schritt könnten die beiden Register (Art. 104f und 104g) ohne Zugriff der Versicherungen erstellt werden. Erst in einem zweiten Schritt, nach einer Auswertungsphase, könnte den Versicherern ein Zugriffsrecht zuerkannt werden (TCS).
- Dass Daten durch Motorhaftpflichtversicherer bearbeitet und an den Bund weitergeleitet werden müssen, wird sich negativ auf die Versicherungsprämien auswirken (ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV, Post).
- Dies würde zu hohen Investitions- und Verwaltungskosten für die Versicherungen führen, was auf die Prämien überwälzt werden müsste. Die Auswertung kleinerer Schäden ist unverhältnismässig aufwändig. Die Auswertung von jährlich mehreren hunderttausend Schadenfällen ist kaum realistisch. Hinzu kommt, dass die zu meldenden Daten häufig nicht oder nur teilweise aus den Schadendossiers der Versicherer hervorgehen (z.B. Strassenlage, äussere Bedingungen) (SVV).
- Es wird vorgeschlagen, dass die Daten der von den Versicherungen jährlich erstellten Gemeinschaftsstatistiken ausgewertet werden und allenfalls der Statistikplan in dem Sinne modifiziert oder ergänzt werden kann, dass aus den Ergebnissen klare Schlüsse auf Unfallschwerpunkte gezogen werden können (SVV).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: SAB, SGV, IRM BE, IRM BS, IRM SG, KSBS, MFK SO, ReKo BE, RVS, SchweizMobil, SFA, strasseschweiz, Velokonf., velosuisse, 1 Privater

3.3.1.26 Frage 28: Sind Sie mit dem Auskunftsrecht der Versicherer aus dem ADMAS-Register einverstanden?
(Art. 104b Abs. 2 und 6 Bst. g)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	13	12	1
Parteien	3	2	0
Dachverbände	1	2	2
Übrige Organisationen	37	34	16
Private	34	2	1
Total	88	52	20

Zustimmung: AG, BL, GE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH, EVP, Grüne, SP, economiesuisse, ACS, AGU, App.Ger. BS, Aefu, asa, auto-schweiz, bfu, CAS, Dachorgan, eco swiss, FMS, FRE, Fussverkehr, IGBF, IRM SG, Kibü BS, KSBS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, RFBS, RoadCross, SAA, SDHM, SFV, SGRM, SVA VS, SVI, SVV, VCS, VfmF, VfV, VSR, 34 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Es ist richtig, dass für die Berechnung der Versicherungsprämien einzig die persönliche Bilanz des Verkehrsteilnehmenden massgebend ist (ACS, FMS, SAA, SDHM) und nicht das Risikopotenzial des Fahrzeuges (ACS, SAA, SDHM).
- Allenfalls kann der angestrebte Zweck auch mit der Einführung der Schadenverlaufserklärung als mildere Massnahme schon erreicht werden (ZH).
- Der Datenschutz muss eingehalten werden (AG, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH, asa, MFK SO, NVB&NGF SVV).
- Beim Bund soll eine zentrale Anlauf- respektive Auskunftsstelle geschaffen werden (SZ, TG, UR, asa).
- Einsichtnahme online, keine kantonale Anlaufstelle (AG, MFK SO).
- Kein direktes Online-Zugriffsrecht der Versicherer. Daten müssten von einer zugriffsberechtigten Behörde übermittelt werden (bfu, VfV, VSR).
- Kann relativ leicht umgangen werden, da sich die Frage nach dem "hauptsächlichen Lenker" nicht kontrollieren lässt (TG).
- Es soll als Versicherungsbetrug gelten, wenn sich jemand fälschlicherweise als Hauptfahrer eines Fahrzeuges bezeichnet und damit einer anderen Person zu tieferen Prämien verhilft (RoadCross).
- Einsichtsrecht auch für die Polizei (RoadCross).
- Der Abschluss einer Grundversicherung mit einer definierten Maximalprämie muss möglich sein (analog zur Krankenversicherung) (SH).

Ablehnung: AI, AR, BE, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, TI, VD, FDP, SGB, sgv usam, AGVS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FER, FMH, FPS, Fräschels, FSS, IGWV, Ingenbohl, ISV, Kapo AI, KKPks, KSPD, motosuisse, Pol. Cant. GE, Post, Pro Velo Thun, ReKo TG, Routiers, SEVS, SFA, SFMGV, SVS, TCS, Viniharass, VSPB, 2 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Es besteht bereits heute die Möglichkeit, Prämien risikogerecht festzulegen: mit Schadensverlaufserklärung und Schadenfreiheitserklärung (AI, AR, GR, LU, NE, VD, AGVS, Kapo AI, KSPD).
- Ablehnung wegen Daten- respektive Persönlichkeitsschutz (AI, AR, BE, BS, GL, JU, TI, VD, FDP, FMH, FPS, ASCV, ASTAG, ANCV, ASG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FSS, IGWV, ISV, Kapo AI, KKPks, motosuisse, Post, SEVS, SFA, TCS, Viniharass, VSPB). Der Kreis der Einsichtnehmenden ist zu

gross (AR). Es handelt sich um besonders schützenswerte Personendaten; somit Zugriff auf Behörden beschränken (BE).

- Führt zu einer Doppelbestrafung von FiaZ-Delikten (SFA).
- Gereicht zum Nachteil der Mehrheit, welche sich korrekt verhält (ASCV, ASTAG, ANCV, ASG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FSS, IGWV, ISV, Post, SEVS, Viniharass).
- Auch die Polizei hat kein Einsichtsrecht (VD, COCRBT, KKPKS). Auch Behörden haben kein Einsichtsrecht (KSPD). Der Kreis der Berechtigten soll klein gehalten werden (LU).
- Könnte zur Folge haben, dass viele ohne Versicherung oder ohne Zulassung fahren und im Falle eines Unfalles die Allgemeinheit belasten (FR).
- Aus Administrativmassnahmen kann kein erhöhtes Schadens- und Gefährdungsrisiko abgeleitet werden. Durch die geringe Kontrolldichte unterliegt dies dem Zufallsprinzip (BE).
- Es reicht, wenn Strassenverkehrsämter dazu verpflichtet werden, den Versicherern Auskunft über Motorfahrzeugführer zu geben, wenn jene glaubhaft machen, dass der Versicherte unwahre Angaben gemacht hat (GL).
- Die Wirkung der Festsetzung einer Versicherungsprämie wird aufgehoben, wenn ein anderer Halter vorgeschoben wird (AR, Routiers).
- Besser wäre es, höhere Prämien an besonders problematische, leistungsstarke und mit kritischen Bestandteilen ausgerüstete Fahrzeuge zu knüpfen (BE).
- Allenfalls Einsichtsrecht bei besonderen Deliktsumständen, bei Wiederholungstätern (BE) oder bei Rasern (motosuisse).
- Es müsste eine zentralisierte Stelle dafür geschaffen werden (FR).
- Falls dies doch eingeführt würde, dann müssten die Strassenverkehrsämter auch Einsicht in die Daten der Versicherer haben (JU).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: OW, SAB, SGV, ASPE, BUL, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IVT ETH ZH, OPTICS, ReKo BE, RVS, SchweizMobil, SOV, strasseschweiz, umverkehR, Velokonf., velosuisse, VöV, 1 Privater

3.3.2 Fragen zu Einzelmassnahmen im Ordnungsbussengesetz

3.3.2.1. Frage 29: Ordnungsbussenverfahren: Soll die vorgeschlagene Halterhaftung für Ordnungsbussen eingeführt werden? (Art. 6 Abs. 3 und 6a Abs. 3 OBG)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	21	5	0
Parteien	3	1	1
Dachverbände	1	3	1
Übrige Organisationen	39	23	26
Private	34	1	2
Total	98	33	30

Zustimmung: AG, BE, BL, BS, FR, GE, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, EVP, Grüne, SP, SGB, AGU, App.Ger. BS, Aefu, ATVSL, bfu, BUL, CAS, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, FRE, Fussverkehr, IGBF, IRM SG, Kibü BS, KKPKS, KSBS, KSPD, Netzwerk K&V, NVB&NGF, PHCH, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SGRM, SVA VS, SVV, umverkehR, VCS, VfmF, VfV, VSPB, VSR, 34 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Entspricht einem klaren Anliegen der Ermittlungsorgane (BE). Ein erheblicher Teil von polizeilichen Abklärungen kann damit eliminiert werden (LU, OW).
- Der Vorteil dieses Systems wird auch von Sicherheitsexperten erkannt. Die Wirkung von Polizeikontrollen ist erfahrungsgemäss grösser, wenn die subjektive Bestrafungsmöglichkeit steigt (bfu, VfV).
- Die Halterhaftung entspricht dem verfassungsmässigen Gleichbehandlungsgebot respektive der Rechtsgleichheit (BL, KKJPD).
- Widerspricht der Unschuldsvermutung, und das Zeugnisverweigerungsrecht müsste angepasst werden. Bedauerlich, dass nicht eine prinzipielle Verantwortung des Halters im SVG eingeführt wird (VD).
- Es soll eine 30-tägige und nicht eine 10-tägige Zahlungsfrist für die Busse gelten (eco swiss, KSPD).
- Betreffend Miet- und Firmenfahrzeuge sollte eine spezielle Regelung geschaffen werden (KSPD).
- Im Zusammenhang mit der Polizeihöhe hat der Kanton zu bestimmen, wer welche Aufgaben wahrnimmt (VSPB).

Ablehnung: AI, AR, GL, ZG, ZH, FDP, SAB, SGV, sgv usam, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, FER, FMS, FPS, Fräschels, IGWV, Ingenbohl, Kapo AI, motosuisse, Post, SAA, SDHM, strasseschweiz, SVI, SVS, TCS, velosuisse, 1 Privater

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Ist für Firmen- und Mietfahrzeuge nicht zweckmässig (SAB, SGV).
- Die Halterhaftung widerspricht dem Verschuldensprinzip (ACS, AGVS, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, FMS, FPS, IGWV, motosuisse, Post, SAA, SDHM, SGV, strasseschweiz, TCS, velosuisse, Kappeler, O.).
- Der Vorschlag, dass die Nichtbezahlung von Bussen, die nach dem ordnungsbussenverfahren erlassen wurden, im Betreibungs- und nicht mehr im Strafverfahren weiter zu verfolgen ist, ist abzulehnen. Ansonsten ist die Halterhaftung zu begrüessen (AI, AR, GL, TG, ZH, Kapo AI).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: economiesuisse, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FSS, Future Bike, IRM BE, IRM BS, ISV, IVT ETH ZH, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, ReKo BE, RVS, SchweizMobil, SEVS, SFA, SFMGV, SFV, SOV, Velokonf., Viniharass, VöV, 2 Private

3.3.2.2. Frage 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)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	17	9	0
Parteien	4	1	0
Dachverbände	2	0	3
Übrige Organisationen	46	9	31
Private	33	2	2
Total	102	21	36

Zustimmung: AG, BE, BL, BS, FR, GE, GR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TI, VD, VS, ZG, EVP, Grüne, SP, SGB, sgv usam, ACS, AGVS, App.Ger. BS, Aefu, ATVSL, auto-schweiz, bfu, BUL, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, FMS, FPS, Fräschels, FRE, Fussverkehr, IGBF, Kibü BS, KKPKS, KSBS, motosuisse, Netzwerk K&V, NVB&NGF, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo TG,

RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM, SVA VS, SVS, SVV, TCS, umverkehR, VCS, velosuisse, VfmF, VfV, VSR, 33 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Vermindert den Aufwand für Verwaltung und Gerichte (SP, motousisse).
- Man kann vom Fahrzeugführer verlangen, dass er im Ordnungsbussenverfahren von sich aus aktiv wird. Diese Massnahme hat jedoch wohl wenig Auswirkungen auf die Strassenverkehrssicherheit (TCS).
- Dies ist zwar aus verfahrensökonomischen Gründen wünschenswert; die Entlastung der Gerichte ist jedoch zugleich mit einer Belastung der Verwaltungsbehörden verbunden (BS).
- Der administrative Aufwand kann stark verringert werden (GR).
- Die schriftliche Bestätigung der Anerkennung von Artikel 5 Absatz 3 OBG ist zu streichen. Es reicht für die Anerkennung, dass die betroffene Person nicht reagiert (VD, COCRBT).
- Es sollte auch im Artikel 6 Absatz 3 eine 10-tägige Frist eingeführt werden (COCRBT).
- Es ist zweifelhaft, ob die zitierte Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte eine genügende Grundlage darstellt. In den erwähnten Urteilen wurden die Fahrzeugführer nicht wegen Verletzungen des Strassenverkehrsrechtes verurteilt, sondern weil eine gesetzliche Pflicht missachtet wurde, den Behörden die Identität der Person anzugeben, welche das Fahrzeug gelenkt hat (TCS).
- Es ist fraglich, was mit Schuldscheinen geschieht, welche gegen Ausländer ausgestellt werden. Bis anhin konnten diese im RIPOL ausgeschrieben werden (BS).
- Der Rechtsvorschlag für Ordnungsbussenforderungen sollte ausgeschlossen sein, oder im SchKG eine Privilegierung solcher Forderungen aufgenommen werden (VSR).

Ablehnung: AI, AR, GL, JU, LU, OW, TG, UR, ZH, FDP, ASTAG, Car Tourisme Suisse, FER, IGWV, Kapo AI, KSPD, Post, SVI, VSPB, 2 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Es soll ein ordentliches Übertretungsverfahren durchgeführt werden, ohne Möglichkeit des Einwandes des Halters, das Fahrzeug nicht selber gelenkt zu haben (KSPD).
- Die Vollstreckung muss einer mit richterlichen Kompetenzen ausgestatteten Übertretungsstrafbehörde vorbehalten bleiben. Nur dieser steht die Gesamtheit der strafrechtlichen Vollstreckungsinstrumente zur Verfügung. Ansonsten wäre die Möglichkeit, die Busse durch gemeinnützige Arbeit abzugelten, nicht mehr vorhanden. Auch besteht nur so die Möglichkeit, eine Person (v.a. auch ausländische Lenker) zur Aufenthaltsnachforschung im RIPOL ausschreiben zu lassen, und nur auf diese Weise ist das Revisionsverfahren garantiert (KSPD).
- Die Grenzen zwischen staatlichem Strafanspruch und fiskalischem Interesse werden verwischt. Eine derart fundamentale Beweislastumkehr im Strafverfahren führt zu unüberschaubaren juristischen Ungereimtheiten. Dies vor allem in Hinblick auf die offenkundige Differenz zur StPO (ACVS).
- Der Wegfall einer richterlichen Beurteilung nach dem Nichtbezahlen einer Busse mindert die Bedeutung des Ordnungsbussenverfahrens (LU).
- Die polizeiliche Arbeit wird nicht leichter, sondern eher schwerer (AR, LU, ACVS).
- Würde eine massive Umstellung der weitgehend automatisierten Abläufe zwischen Polizei, den Strafverfolgungsbehörden und den kantonalen Betreibungsämtern mit personellen Verschiebungen erfordern (AR).
- Jeder schriftliche Einwand müsste der Untersuchungsbehörde weitergeleitet werden. Dies wird dem Bedürfnis der gebüssten Person nach Information nicht gerecht und belastet die Untersuchungsbehörden unnötig (KSPD).
- Nicht bestrittene Ordnungsbussen-Tatbestände sollten den Status eines definitiven Rechtsöffnungstitels erhalten. Ausserdem soll eine einfache Umwandlung in eine Ersatzfreiheitsstrafe vorgesehen werden, um aufwändige Exequaturverfahren im Ausland zu vermeiden (SH).
- Angesichts der Kosten des Betreibungsverfahrens ist es fraglich, ob die Durchführung von Betreibungen von allen nichtbezahlten Ordnungsbussenfällen verhältnismässig ist. V. a. da nur bei anerkannten Bussen ein provisorischer Rechtsöffnungstitel vorliegt. Das Versenden von Mahnschreiben mittels eingeschriebener Post wird hohe administrative Kosten verursachen (KSPD).
- Das Verfahren ist sehr schwerfällig und für den Bürger unübersichtlich. Es würde auch die Aufgaben des Kantons erschweren (JU).
- Führt zu zusätzlichem administrativem Aufwand (UR).

- Verstoss gegen die Rechtsweggarantie der Bundesverfassung und Verletzung des rechtlichen Gehörs (AI, AR, TG, ZH, Kapo AI).
- Eintreibung von Bussen über den Betreuungsweg würde vielfach erfolglos bleiben (GL, ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: SAB, SGV, economiesuisse, AGU, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FSS, Future Bike, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, IRM SG, ISV, IVT ETH ZH, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, ReKo BE, RVS, SchweizMobil, SEVS, SFA, SFMGV, SFV, SGRM, SOV, strasseschweiz, Velokonf., Viniharass, VöV, 2 Private

3.3.3 Frage zu einer Einzelmassnahme im Heilmittelgesetz

3.3.3.1 Frage 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)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	20	3	3
Parteien	3	2	0
Dachverbände	3	0	2
Übrige Organisationen	59	9	19
Private	30	2	5
Total	115	16	29

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZH, SP, Grüne, SGB, SAB, sgV usam, ACS, AGU, App.Ger. BS, Aefu, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, bfu, Car Tourisme Suisse, CAS, Dachorgan, eco swiss, FER, FMS, FPS, Fräschels, FRE, Fussverkehr, GDK, IGBF, IGWV, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, KKPKS, KSBS, KSPD, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, NVB&NGF, OPTICS, PHCH, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, ReKo BE, ReKo TG, RoadCross, Routiers, SDHM, SFA, SFMGV, SFV, SGRM, SOV, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, SVV, TCS, velosuisse, VfmF, VfV, VöV, VSR, 30 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die vertragliche Aufklärungspflicht im Rahmen der ärztlichen Behandlung oder des Medikamentenverkaufs in Apotheken und Drogerien wird dadurch verdeutlicht (BE).
- Somit könnten sich die Fahrer weniger auf Unwissenheit berufen (KSBS).
- In der Bevölkerung ist diesbezüglich ein grosser Informationsbedarf vorhanden (GDK).
- Eine solche Pflicht besteht eigentlich schon (AG, Dachorgan).
- Informationspflicht nur für Medikamente, welche die Fahrfähigkeit beeinträchtigen (FPS).
- Die Dokumentation dieser Information muss einfach und klar geregelt sein (IRM BS, IRM SG, SGRM).
- Die praktische Ausgestaltung muss konkretisiert werden (SFA).
- Wird schwierig zu vollziehen und zu kontrollieren sein (SH, SZ, SFMGV).
- Es besteht die Gefahr, dass es bei einem allgemeinen Hinweis bleibt. Nur wenn die Information konkret und fallbezogen ist, kann dies tatsächlich positive Auswirkungen haben (bfu, VfV).
- Es bestehen diverse Unklarheiten, z.B. bei Medikamentenabgabe an Dritte, über die Strafbarkeit der Fachpersonen, und wie vorgegangen würde, wenn die fehlende Information vom Fahrzeugführer behauptet wird (AG, VD).

- Die Fachpersonen sind zu verpflichten, Meldung über mangelnde Fahreignung an die Strassenverkehrsämter zu erstatten (RoadCross).

Ablehnung: GL, TG, ZG, EVP, FDP, AGVS, BUL, Centre Patronal, COCRBT, FMH, Future Bike, RFBS, SAA, VSPB, 2 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Ist schwer kontrollier- und nachweisbar (AGVS, Centre Patronal, EVP, Future Bike).
- Die Folgen und Sanktionen mangelnder Aufklärung sind nicht klar (Future Bike, Pro Velo Thun, Pro Velo Schweiz).
- Unrealistisch, da es zu individuell verschiedenen Reaktionen auf Medikamente kommen kann. Somit wird auch keine erhebliche Risikoverminderung erreicht (GL).
- Dass Medikamente die Fahrfähigkeit beeinflussen können, weiss jeder ausgebildete und vernünftige Fahrzeugführer (BUL, SAA).
- Die Informationen auf dem Beipackzettel reichen (BUL, Kappeler O., Lerch).
- Führt zu einer Verschiebung der Verantwortung respektive der Sorgfaltspflicht vom Fahrzeuglenker auf die Fachperson (FDP, Centre Patronal, COCRBT, FMH, SAA, Kappeler O.).
- Die Fachperson wird, um sich zu entlasten, in jedem Fall die Fahruntauglichkeit erwähnen. Auch könnten gewisse Personen auf die Einnahme eines Medikamentes verzichten, um fahren zu können. Die Massnahme ist untauglich und praxisfremd (ZG).
- Ist teuer und das Resultat ist zweifelhaft, da unverantwortliche Personen, welche die Packungsbeilage nicht lesen, wohl auch der Fachperson nicht zuhören (VSPB).
- Kann zu (falschen) Anschuldigungen und Entlastungsversuchen der Fahrzeugführer führen (Centre Patronal, EVP).
- Ein Kompromiss könnte sein, dass die Fachperson gesetzlich verpflichtet wird, auf die Information im Beipackzettel betreffend Fahrfähigkeit hinzuweisen (FMH).
- Es müsste festgelegt werden, welche Medikamente tatsächlich die Fahrfähigkeit beeinträchtigen (ZG).
- Ist schon heute der Fall (Centre Patronal, EVP, FMH).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: JU, LU, OW, economiesuisse, SGV, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FSS, ISV, IVT ETH ZH, motosuisse, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, RVS, SchweizMobil, SEVS, umverkehR, VCS, Velokonf., Viniharass, 5 Private

3.3.4. Weitere Fragen

3.3.4.1 Frage 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)

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	4	22	0
Parteien	3	2	0
Dachverbände	0	5	0
Übrige Organisationen	32	40	15
Private	29	7	1
Total	68	76	16

Zustimmung: BL, BS, NW, VS, EVP, Grüne, SP, AGU, App.Ger. BS, Aefu, ATVSL, bfu, CAS, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, FRE, Fussverkehr, IGBF, IRM SG, Kibü BS, KKPKS, Netzwerk K&V, PHCH, Pro Velo Emmental, ReKo TG, RFBS, RoadCross, SFV, SGRM, SVI, SVS, TCS, VCS, VfmF, VfV, VSPB, VSR, 29 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Damit können Doppelspurigkeiten und Verzögerungen vermieden werden. Das Vertrauen der Verkehrsteilnehmer in die staatliche Gewalt würde erhöht. Wenn das Aussprechen staatlicher Sanktionen als fairer Prozess erlebt wird, erhöht das die Verhaltensgeltung der Verkehrsvorschriften sowie die Wirkung von Sanktionen (bfu, VfV).
- Die Strafen haben grösseren Einfluss, je schneller sie nach der Tatbegehung vollzogen werden. Auch ist es wichtig, dass die Opfer innert kurzer Zeit Wiedergutmachung erhalten. Es wäre wünschenswert, dass das selbe Gericht alle Aspekte (strafrechtliche, administrative und allenfalls zivilrechtliche) einer Tat behandeln kann (TCS).
- Dies fördert die Gleichbehandlung der Täter und trägt zur Beschleunigung des Verfahrens (COCRBT, KKPKS) und somit zur Generalprävention bei (COCRBT).
- Von der Tatbegehung bis zum Vollzug können mehrere Jahre vergehen (SP).
- Grundsätzlich ist mehr Opferschutz und weniger Täterschutz gewünscht. Auch sollten spezielle "Raser-Staatsanwälte" eingeführt werden (Grüne, Fussverkehr, VCS, VfmF).
- Die Vorteile der heutigen, gut funktionierenden Praxis sind zu berücksichtigen. Allenfalls Administrativmassnahmen als Nebenstrafen behandeln (VSR).
- Es ist sicherzustellen, dass die Umsetzung effektiv die erhofften Verbesserungen bringt. Es stellt sich auch die Frage der Zuständigkeit: Tatortkanton oder Wohnsitzkanton (SP).
- Unter der Voraussetzung einer einheitlichen Regelung, v.a. der Gerichts- und Bearbeitungsgebühren (ATVSL).
- Die Kantone sind für die Verfahren zuständig und sollen es auch bleiben. Diese Massnahme ist nur möglich, wenn auf allen Stufen die nötigen Mittel zur Verfügung stehen (VSPB).

Ablehnung: AG, AI, AR, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, FDP, SAB, economiesuisse, SGB, SGV, sgv usam, ACS, AGVS, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASTAG, auto-schweiz, BUL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, FPS, Fräschels, FSS, IGWV, Ingenbohl, ISV, Kapo AI, KSBS, KSPD, MFK SO, motosuisse, NVB&NGF, Post, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, ReKo BE, Routiers, SAA, SDHM, SEVS, SFGMV, SVA VS, SVV, umverkehR, velosuisse, Viniharass, 7 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Diese Massnahme hat keinen Einfluss auf die Verkehrssicherheit (FDP).
- Würde Kosten und Aufwand verursachen (JU, VD, Routiers).
- Liegt nicht in der Kompetenz des Bundes, sondern allenfalls der Kantone (AI, AR, BE, GL, LU, ACS, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, FMS, IGWV, Kapo AI, KSPD, MFK SO, motosuisse, Post, SAA, SDHM).
- Eine einheitliche Gerichtsorganisation würde der bisherigen und bewährten föderalistischen Gerichtsstruktur widersprechen (SH).
- Mit der vorgeschlagenen Massnahme wäre nicht unbedingt eine Beschleunigung zu erwarten. Die Anordnung von Administrativmassnahmen stellt in den Kantonen ein Massengeschäft dar, das meist effizient erledigt wird (AG, AI, BE, FR, GR, LU, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Berührungspunkte und Schnittstellen zwischen den Zulassungs- und Massnahmeabteilungen der Strassenverkehrsämter sind sehr gross (AG, AI, BE, FR, GR, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO). Die Auslagerung der Administrativmassnahmen würde einen erheblichen Effizienzverlust mit sich bringen und die Abläufe verkomplizieren sowie verlängern (AG, AI, FR, GR, LU, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO). Sämtliche bisherige Strukturen müssten neu geordnet werden (SH).
- Die Administrativ- und die Strafbehörden haben verschiedene Aufgaben zu wahren, wenden verschiedene Rechtssätze an und würdigen die Beweismittel verschieden. Die Aufgaben der beiden Behörden sollten deshalb nicht vermischt werden (NE).
- Mit dem neuen Massnahmenrecht, welches seit dem 1. Januar 2005 gilt, wurde eine Vereinheitlichung der Praxis bereits weitgehend erreicht (AG, AI, GR, NE, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Im Rahmen der Revision des Allgemeinen Teils des Strafesetzbuchs wurde die Übertragung der Warnungszüge an den Strafrichter klar abgelehnt (AG, AI, GR, SO, SZ, TG, UR, VD, ZG, ZH, asa). Diese

Massnahme würde nun trotzdem dazu führen, dass das Administrativverfahren dem Strafverfahren angegliedert wird (VD).

- Es trägt zur Vereinheitlichung bei, dass es in jedem Kanton nur eine Massnahmenbehörde gibt (im Gegensatz zu den Gerichten) (SO).
- In den Kantonen sind die Anlaufstellen mit den Administrativbehörden klar definiert (BE).
- Das heutige Verfahren ist klar und übersichtlich (JU).
- Kommunale Übertretungsstrafbehörden sind unbedingt beizubehalten. Gerade im urbanen Umfeld können sie besser und individueller auf die Bedürfnisse der Bevölkerung eingehen. Zudem entlastet dies die Gerichte und die staatsanwaltschaftlichen Behörden (KSPD).
- Die bisherigen Probleme sind auf ungenügende Personalressourcen zurückzuführen (KSPD).
- Die Behauptung im Bericht, dass die Entzugsbehörden Fahreignungsabklärungen erst nach Vorliegen des rechtskräftigen Strafurteils in die Wege leiten, ist falsch. Der Sachverhalt wird diesen Behörden mittels Polizeirapport zum selben Zeitpunkt mitgeteilt wie den Strafbehörden, so dass die notwendigen Schritte sofort eingeleitet werden können (SO).
- Arbeiten des Bundes für die Schaffung von Verkehrsgerichten sind verfrüht (AGVS).
- Die bisherigen örtlichen und sachlichen Zuständigkeiten haben sich bewährt und können zukunftsgerichtet ausgebaut werden (BE).
- Verkehrsgerichte wären sinnvoll, wo Verkehrswiderhandlungen von einiger Bedeutung zu beurteilen sind (KSPD).
- Eine Vereinheitlichung des Sanktionsverfahrens im Sinne der Beschleunigung, der Effizienz sowie der besseren Akzeptanz durch die Betroffenen wird prinzipiell unterstützt. Danach sollte die strafgerichtliche Instanz gleichzeitig auch über allfällige Administrativmassnahmen entscheiden können. Die Schaffung von spezialisierten Verkehrsgerichten wird aber abgelehnt, da sie keinen nennenswerten Nutzen bringt (BL).
- Der gleiche Vorfall müsste im Bereich des Strassenverkehrsrechts und für andere Rechtsbereiche getrennt beurteilt werden, was kompliziert ist (KSBS).
- Besser als eine Schaffung von Verkehrsgerichten wäre die Integration der Massnahmenkompetenz in die bestehende Strafgerichtsbarkeit. So würden keine Abgrenzungsprobleme entstehen, wenn neben den typischen SVG-Delikten auch noch andere Straftatbestände zu beurteilen sind. Die örtliche Zuständigkeit ist sekundär, müsste jedoch einheitlich geregelt werden (BL).
- Im gewerblichen Strassentransport spielen oft auch die Verantwortung der Arbeitgeber und Auftraggeber mit. Mit reinen Verkehrsgerichten würde diesem Umstand weniger Rechnung getragen (Routiers).
- Meistens werden die Verfahren ohnehin im Rahmen der Strafbefugnisse durch die Staatsanwaltschaft erledigt. Für die Verfahren, die noch vor Gericht gelangen, braucht es keine Spezialgerichte (SG).
- Allenfalls Zustimmung, wenn auch bei anderen Straftatbeständen "Schnellgerichte" eingerichtet werden (FPS).
- Eine generelle Straffung der Straf- und Verwaltungsverfahren bringt mehr (Pro Velo Thun, Pro Velo Schweiz, SFMGV, umverkehrR).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: ASPE, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IVT ETH ZH, Nez rouge, OPTICS, Pol. Cant. GE, RVS, SchweizMobil, SFA, SOV, strasseschweiz, Velokonf., VöV, 1 Privater

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

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme / nicht betroffen
Kantone	23	3	0
Parteien	4	1	0
Dachverbände	4	0	1
Übrige Organisationen	53	19	14
Private	34	2	1
Total	118	25	16

Zustimmung: AG, AI, AR, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, EVP, Grüne, economiesuisse, SGB, SGV, sgv usam, ACS, AGU, AGVS, App.Ger. BS, Aefu, asa, ASPE, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, bfu, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, FER, FMH, Fräschels, FRE, Fussverkehr, Future Bike, IGBF, IGWV, IVT ETH ZH, Kapo AI, Kibü BS, KSPD, MFK SO, motosuisse, Netzwerk K&V, Nez rouge, PHCH, Pol. Cant. GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, RFBS, RoadCross, SAA, SDHM, SFV, SGRM, strasseschweiz, SVI, TCS, umverkehr, VCS, VfmF, VfV, VöV, VSR, SVA VS, 34 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Statistik und Forschung sind grundlegend für eine wirksame Sicherheitspolitik. Das Umsetzen der Erkenntnisse und der Folgeabschätzung hat eine hohe Bedeutung (SP).
- Diese in der Schweiz wenig entwickelte Form der Erforschung des konkreten Unfallgeschehens spielt eine wichtige Rolle in der Verkehrssicherheitsarbeit (bfu, VfV).
- Die vorgesehenen Analysen und Auswertungen erfolgen im Kanton schon. Eine gesamtschweizerische Auswertung durch den Bund ist begrüssenswert (ZH).
- Die Qualität der Daten muss gewährleistet werden. Die Daten der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer müssen klar in der Datenbank gekennzeichnet werden. Die Sicherheitsbeauftragten der Strasseigentümer sind zwingend miteinzubeziehen, da sie das fachliche Know-how mitbringen (AG).
- Zustimmung, solange dies keine zusätzliche Arbeit für die ausführenden Personen bedeutet (COCRBT), solange der Bund die dazu nötigen Mittel zur Verfügung stellt (VS) und die Kantone dadurch nicht belastet werden (JU, VD). Die Kantone sollen höchstens am Rande betroffen sein (SZ).
- Zustimmung zur fachlichen Koordination und Förderung der fachlichen Qualifikation nur, wenn keine neuen Stellen in den Kantonen (z.B. Sicherheitsbeauftragte) eine Voraussetzung dafür bilden (BE).
- Der Aufwand für die Lieferung von Grunddaten für die Forschung muss so gering wie möglich sein und von einfachen Informatikmitteln unterstützt werden (SZ).
- Genügende Berücksichtigung des Datenschutzes (FMH).
- Der Aufwand muss für die Polizei so gering wie möglich sein. Die Unfallforschung darf sich nicht nur auf die getöteten oder schwer verletzten Personen beschränken. Die Datenlieferung darf den heutigen Umfang nicht übersteigen und muss automatisiert werden (LU).
- Verursacht Kosten und administrative Zusatzbelastungen. Dem Kosten/Nutzen-Verhältnis ist Rechnung zu tragen (TI).
- Die inhaltliche und räumliche Trennung zwischen verschiedenen Arten der Unfallforschung (Strassenverkehrsunfallregister in Art. 104, ansonsten Artikel 6c und 6d), ist nicht zielführend. Ein eigener Titel "Unfallforschung" sollte dies alles beinhalten (bfu, VfV).

Ablehnung: BE, BL, NE, FDP, ANCV, ASCV, ASG, BUL, Distiswiss, eco swiss, FMS, FPS, FSS, Ingenbohl, ISV, KKPKS, NVB&NGF, Routiers, SEVS, SVS, SVV, Viniharass, VSPB, 2 Private

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge

- Der Unfallanalyse wird auf kantonaler Stufe schon seit Jahren starkes Gewicht beigemessen. Unfallschwerpunkte werden laufend analysiert und saniert. Die Schaffung von Sicherheitsexperten würde auch auf der Stufe der Gemeinden zu zusätzlichen Schnittstellen führen. Linienorganisationen der Kantone und des Bundes verfügen bereits über ausreichende Instrumente (BL, KKPKS).
- Es werden schon genügend Statistiken geführt (FMS).
- Der Nutzen steht in keinem Verhältnis zum Aufwand (FPS, SVS).
- Verbesserungen im Bereich Forschung und Statistik werden grundsätzlich begrüsst, die Neuerungen in den Artikeln 6a - 6d SVG jedoch abgelehnt. Eine Kooperation privatrechtlicher und öffentlichrechtlicher Stellen ist sinnvoll; diese Fragen müssten jedoch in Zusammenarbeit geklärt werden (NVB&NGF, SVV).
- Die Möglichkeit, sich an internationale Forschungen anzugliedern, wird bevorzugt (SSPB).
- Es wäre besser, die bestehenden gesetzlichen Grundlagen konsequenter umzusetzen (BUL).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: SAB, IRM BE, IRM BS, IRM SG, KSBS, OPTICS, ReKo BE, ReKo TG, RVS, SchweizMobil, SFA, SFMGV, SOV, Velokonf., velosuisse, 1 Privater

3.3.5 Frage 34: Weitere Bemerkungen

Infrastruktur

- Folgende Massnahmen sind zusätzlich 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 (bfu, VfV).
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie Bäume oder grosse Steine bei Verkehrsteilern können bei kleiner Unaufmerksamkeit zu einem grossen Schaden führen und sind deshalb nicht mehr zuzulassen (FMS).
- Bei der Gestaltung von Kreiseln ist eine einheitliche Regelung zu schaffen. Die heutigen Inseln sind oft unübersichtlich und führen zu höherer Verletzungsgefahr (FMS).
- Verbleibende gefährliche Bahnübergänge müssen rasch saniert werden. Die erforderlichen Mittel sind über die Leistungsvereinbarungen mit den SBB bzw. den KTU bereitzustellen (SGV).
- Tempo-30-Zonen, durch die Buslinien führen, können bei grosser Ausdehnung zu Fahrzeitverlusten führen und damit die Bedienungsqualität beeinträchtigen. Bauliche Massnahmen müssen den Bedürfnissen der öffentlichen Verkehrsmittel gerecht werden (VöV).
- Kinder brauchen sichere Strassen, damit sie Spielorte überhaupt selbständig aufsuchen können oder den Strassenraum für Spiel und Bewegung brauchen können. Die Beurteilung einer Strassensituation sollte deshalb aus der Augenhöhe eines Kindes erfolgen. Bei der Planung und Umsetzung von Verkehrskonzepten sollten Kinder direkt mitwirken können. Durch die Eliminierung von Fussgängerstreifen fühlen sich Kinder unsicher und vermissen die Orientierung (Kibü BS).
- Im Sinne von sicheren und fehlertoleranten Infrastrukturen sollten auch Lehranstalten sensibilisiert werden, damit das Sicherheitsdenken der Planer gefördert werden kann (LU).
- Einführung von separaten Busspuren würde die Verkehrssicherheit erhöhen und den öffentlichen Verkehr in Agglomerationen flüssiger machen (sev).

Raser:

- Identifizierung der noch nicht vollständig ausgeschöpften Massnahmen im geltenden Recht und Koordination der beteiligten Vollzugsorgane im Sinne einer klaren Sanktionspraxis (BE).
- Umsetzung des geltenden Gesetzes, z.B. lebenslanger Führerausweisentzug. Notwendige Mittel für die Prävention und die Repression müssen zwingend zur Verfügung gestellt werden (SP).

- Verstärkung der Kontrolltätigkeit gegenüber Rasern und volle Ausschöpfung des geltenden Strafrahmens (FDP).
- Aufrüstung aller kantonalen Polizeicorps mit Nachfahrmessinstrumenten, vorsorglicher Sicherungszug, Reduktion der Leistung der Automotoren, Einschränkung der Autowerbung (Grüne, VCS).
- Verpflichtung zur Ausrüstung mit einer Blackbox bei notorischer Geschwindigkeitsüberschreitung mit Führerausweisenzug (FDP).
- Obligatorische Kurse samt psychologischer Betreuung für bereits identifizierte Raser (ACS).
- Erhöhung des unteren Strafrahmens für fahrlässige Tötung auf zwei Jahre, Erhöhung des Strafmasses bei schwerer Körperverletzung, unbedingte Freiheitsstrafen auch gegenüber Ersttätern, unbedingte Geldstrafen, Vereinfachung der Einziehung von Raserfahrzeugen (BL).
- Erhöhung der Freiheitsstrafe von drei auf fünf Jahre bei fahrlässiger Tötung (EVP).
- Mindestentzugsdauer 1 Jahr bei Ersttätern prüfen (AI, Kapo AI).
- Vernichtung des Fahrzeugs, sofortiger Führerausweisenzug für die Dauer von zwei bis fünf Jahren (EVP).
- Es soll eine vierte Kategorie von Widerhandlungen eingeführt werden, wobei deren Umschreibung sich an der Definition der «Raserfälle» gemäss den Richtlinien der Oberstaatsanwaltschaft des Kantons Zürich für den Einsatz der Verkehrsgruppe der Staatsanwaltschaften und für das Vorgehen bei «Raserfällen» vom 1. Januar 2008 zu orientieren hat. Eine Mindestentzugsdauer ist festzulegen: bei einem Ersttäter wäre eine Entzugsdauer von zwei bis fünf Jahren angemessen. Dies kann rasch umgesetzt werden und verursacht keine Kosten (ZH).
- Präventive Massnahmen müssen vor allem auf die bessere Integration von insbesondere aus dem Balkan stammenden Jugendlichen und jungen Erwachsenen abzielen (ZH).
- Rasern ist der Zugang zu schnellen Autos zu erschweren, indem sie z.B. keine Fahrzeuge mehr leasen dürfen (ZH). Keine Leasingverträge für Leute mit provisorischem Fahrausweis (Grüne, VCS).
- Ein Artikel sollte angefügt werden, in welchem Strassenrennen und Raser definiert werden. Verschärfte Gesetze und Sanktionen sind aufzustellen, verschärfte Kontrollen durchzuführen und die nötigen Mittel zur Verfügung zu stellen (EVP).
- Ergänzung von Artikel 16c SVG mit einer Kategorie, die für Extremtäter eine obligatorische Mindestentzugsdauer von mehreren Jahren vorsieht (ACVS, VSKC).
- Die heutige Gesetzgebung enthält keine befriedigende Sanktionsmöglichkeit für Raser. Es müssten diesbezüglich schwerere Strafen für die fahrlässige Tötung (in einem 2. Absatz in Art. 117 StGB) und die fahrlässige Körperverletzung (in einem 3. Absatz in Art. 125 StGB) eingeführt werden. Die Maximalstrafe sollte auf fünf Jahre angehoben werden. So kann beim Zusammentreffen von Regelverletzungen eine Freiheitsstrafe bis zu siebenjährig Jahren auferlegt werden (KSBS).
- Für besonders skrupellose Fahrzeuglenker soll eine zusätzliche Kategorie geschaffen werden, die eine Mindestentzugsdauer von 2 bis 3 Jahren bei Ersttätern vorsieht (KSPD).
- Definition eines Rasertatbestandes, Erhöhung der Höchststrafe für fahrlässige Tötung und fahrlässige Körperverletzung, Mindeststrafen bei Raserdelikten, keine bedingten Strafen für Raserdelikte, Führerausweisenzug von bis zu 5 Jahren bei Ersttätern, im Wiederholungsfall lebenslanglich (RoadCross).

Zweiradverkehr / Fussgänger

- Bei Sanierungen soll beim Einsatz von Leitplanken und beim Belag der Sicherheit von Zweiradfahrern Rechnung getragen werden (FMS).
- Veloförderungsmaßnahmen (BE, Pro Velo).
- Erhöhte Schutzmassnahmen für Rad fahrende (EVP, Pro Velo).
- Aufhebung der Vignettenpflicht für Fahrräder und Deckung von Schäden durch den Garantiefonds. Der administrative Aufwand ist verglichen mit der Versicherungsprämie unverhältnismässig hoch (AI, TG, Kapo AI).
- Artikel 216 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge sollte dahingehend ergänzt werden, dass eine fix installierte Beleuchtung bei Verkauf sowie bei der Benutzung vorgeschrieben wird, sofern das Fahrrad mindestens einen der folgenden Bestandteile aufweist: Ständer, Gepäckträger, Schutzblech, Kettenschutz, fest installierte Diebstahlsicherung, Anhängerkupplung. Reine Sportgeräte (BMX-Räder und Mountain-Bikes) sind davon auszunehmen (SP, Pro Velo Bern, Pro Velo Emmental, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, SFMGV, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Décurnex, Dober, Edelman, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).

- Es fehlen Massnahmen zum Schutz der Fussgänger (SVA VS).
- Der Bund soll neue Lösungsansätze für sichere Querungsmöglichkeiten und das Vortrittsrecht des Fussgängers suchen. Es geht dabei vor allem darum, neue Querungstypen zu entwickeln (AG).
- Das Verhalten an Fussgängerstreifen überprüfen, vor allem in ländlichen Gegenden, wo ein anderer Verkehrsfluss herrscht (AR).
- Artikel 49 SVG bezüglich die Benutzung von Fussgängerstreifen sollte dringend geändert werden, da heute viele Fussgänger ohne Kontrollblick den Fussgängerstreifen betreten (LU).

Aus- und Weiterbildung:

- Ausbau der Verkehrserziehung mit dem Ziel der Unfallprävention (SP).
- Minimale Qualitätsanforderungen an die Fahrausbildung, gesamtschweizerische Abstimmung von kantonalen Sensibilisierungskampagnen (bfu).
- Förderung der Prävention in den Fahrschulen (Nez rouge).
- Anpassung des Ausbildungskonzepts der 1. Phase an die heutigen Anforderungen im Strassenverkehr (RFBS).
- Optimierung der ersten Phase der Ausbildung (AG, GL, GR, SG, SO, SZ, TG, UR, asa, MFK SO).
- Gesetzliche Verankerung regelmässiger Sehtests (OPTICS, SOV sinngemäss).
- Sehtest im Rhythmus von 10 Jahren (FPS).
- Allenfalls psychologische Prüfung vor Erlangung des Lernfahrausweises (SVI).
- Abklärung der Fahreignung bereits beim Eintritt einer Behinderung (Buser).
- Regelmässige Information über aktuelle Neuerungen und Sensibilisierung (bfu, SGV), z.B. durch Bund, Gemeinden und Kantone jeweils zusammen mit der Rechnung für die Automobilsteuer (SAB, SBV).
- Fahrschulobligatorium in der Grundausbildung (BE, VD, ZG).
- Allenfalls Mindestzahl von Fahrstunden obligatorisch (bfu, VfV).
- Die Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen (Massnahme 403) sollte schnell umgesetzt werden (FRE).
- Der Führerausweis auf Probe sollte nach 3 Jahren verfallen. Während der Probezeit dürfen nur Fahrzeuge mit beschränktem Leistungsgewicht gefahren werden (IGBF).
- Das Bewusstsein der Bevölkerung über die Verantwortung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers fördern (Kalberer).
- Bessere Zusammenarbeit von Fachpersonen, die in der Ausbildung von Strassenbenützern tätig sind (Kalberer).
- In Bezug auf die Sicherstellung der Fahrkompetenz sollte der praktische Fahrschulunterricht vermehrt auf Sicherheits- und Unfallverhütungsaspekte ausgerichtet werden. Z.B. sollten angehende Personenwagen-Lenker speziell für die Anliegen der schwachen Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Radfahrer, Motorradfahrer) geschult werden (bfu, VfV).
- Schweizer Führerausweise sind nur noch nach einer Prüfung in der Schweiz zu erteilen. Die Fragebogen der Theorieprüfung dürfen nicht im Internet veröffentlicht werden und sollen nur noch in einer schweizerischen Landessprache abgegeben werden, denn auch die gesetzlichen Bestimmungen und die Beschilderungen existieren nur in diesen Sprachen (FPS).
- Die Einführung eines Qualitätsmanagements für Führerprüfungen (Massnahme 503) ist sinnvoll, jedoch ist die Ausgestaltung noch offen, insbesondere die Frage, ob der Bund die Festlegung des Qualitätssicherungssystems wie bei den Fahrzeugnachprüfungen ganz den Kantonen überlassen oder gewisse Mindestanforderungen auf Verordnungsstufe definieren will (bfu, VfV).
- Bei der Ausbildung von Verkehrssicherheitsfachleuten im Ingenieurwesen (Massnahme 311) ist es notwendig, dass diese Kurse für im Strassenbau tätige Ingenieure obligatorisch sind (bfu, VfV).
- Neulenker mit einem Führerausweis auf Probe sollten nur Motorwagen mit einem bestimmten Leistungsgewicht (z.B. 10 kg/PS) führen dürfen (IGBF).
- Allenfalls Pflicht, in den ersten zwei Jahren nach der Fahrprüfung einen Tag/Nacht bei den Samaritern, Nez rouge oder ähnlichen Organisationen zu verbringen (Nez rouge).
- Einführung eines Basistheoriekurses (2 x 2 Stunden) teilsubventioniert durch Bussengelder, verbesserte Fragestellung bei der theoretischen Prüfung, Verbot der Herausgabe von Fragen und Bildern, Fahrlehrer sollen

vermehrt zur Verantwortung gezogen werden (evtl. Qualitätssiegel), Pflichtfahrstunden von mindestens 18 Lektionen, private Lernfahrten nur nach Absolvierung der Pflichtfahrstunden von 9 Lektionen und der schriftlichen Bestätigung durch den Fahrlehrer, Anmeldung zur Führerprüfung nur durch den Fahrlehrer, Führerprüfungen der Kategorie B nur noch mit Fahrschulwagen, Verkürzung der Dauer des provisorischen Ausweises von drei Jahren auf ein Jahr (RFBS).

Technik:

- Strengere Voraussetzungen oder sogar Verbot des Auto-Tunings (ACVS, VSKC).
- Verbot der Inverkehrsetzung neuer gefährlicher Fahrzeuge und Nutzung der heute zugelassenen gefährlichen Fahrzeuge mit Auflagen (VfmF).
- Wiedereinführung des festen Lichts am Fahrrad (VD, Pro Velo Bern, Pro Velo Biel, Pro Velo Emmental, Pro Velo Fribourg, Pro Velo Schweiz, Pro Velo Thun, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Erni, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Hunziker, Herren, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Ruch D., Ruch P., Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, Vogt, Wolfisberg, Zimmermann).
- Alkohol-Wegfahrsperr (Grüne, SFV, VCS) für FiaZ-Delinquenten (bfu, Roadcross, VfV).
- Leistungsbeschränkung von Neulenker-Fahrzeugen während 3 Jahren (Pol. Cant. GE).
- Europaweite Zusammenarbeit inklusive Entwicklung der nötigen technischen Standards im Bereich der elektronischen Fahrzeuglenkung (On Board Unit, OBU). Z.B. Gerät im Fahrzeug, welches ein umfassendes System bzw. Dienste darstellt wie das Corporate Driving (AG).
- Reduktion der Leistung des Automotors oder Plombierung des Motors. Je nach Schwere des Vergehens in Kombination mit dem Einbau eines Unfalldatenspeichers oder Fahrtenschreibers (SGB).
- In den Massnahmen zum Ausbau des internationalen Engagements für Fahrsicherheit (Massnahme 211) und zum Ausbau der internationalen Kontaktpflege (Massnahme 212) könnte eine ECE-Prüfung der Reifen vorgeschrieben werden, ähnlich wie die EU Geräuschmassnahme (S-Markierung auf den Reifen). Durch eine Markierung könnte der Absatz von Billigstreifen vermindert werden, welche bis zu 50 m mehr Bremsweg aufweisen (ATVSL).
- Die Einschränkung auf die vom Fahrzeughersteller freigegebenen Rad- und Reifendimensionen ist zu restriktiv (Massnahme 205, Einschränkungen von Fahrzeuggradumrüstungen) (auto-schweiz).
- Unfälle sind in den meisten Fällen nicht durch technische Mängel bedingt. Die Reifen selber sind weniger ein Problem (zur Einschränkung von Fahrzeuggrad-Umrüstungen, Massnahme 205) (bfu, VfV).
- Pflicht zur Verbesserung der Sichtbarkeit der Fahrzeuge (Massnahme 209) ist nicht nötig (Post).
- Gurtenwegfahrsperr (SFV).
- Beschränkung der Leistungsfähigkeit der Motoren auf 120 km/h (Santschi).

Kontrollen / Sanktionen:

- Für die Verfolgung von Widerhandlungen ausländischer Fahrzeugführer muss eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den Ländern stattfinden (VS, COCRBT).
- Harte Ausweisentzüge der in grober Weise fehlbaren Fahrerinnen und Fahrer (EVP).
- Generelles Verbot, während der Fahrt zu telefonieren (Handy und Freisprechanlage) (Grüne, SVV, Fussverkehr, SFV, VCS), und Geräte mit Bildschirmen zu bedienen (Fussverkehr).
- Es fehlen Massnahmen gegen das Benutzen von Mobilfunk- und ähnlichen Geräten (LU).
- Intensivere Kontrolle des Transitverkehrs, Lockerung der Sanktionen bei geringfügigen Vergehen, Prüfung der Strafen nach Tagessätzen (kein Freipass für Minderbemittelte bei Gesetzesübertretungen) (SZ).
- Betreffend Artikel 14 Absatz 2^{bis} SVG (Art. 14a Abs. 3 neuSVG); Wer ohne Führerausweis ein Motorfahrzeug führt, erhält während mindestens 6 Monaten nach der Widerhandlung (bzw. nach Erreichen des Mindestalters) keinen Führer- oder Lernfahrausweis. Ist jedoch die Person, die verbotenerweise einen Personenwagen oder ein Motorrad führt, im Besitze eines Führerausweises für Motorfahräder, so droht ihr lediglich ein Entzug dieses Motorfahräder-Ausweises für die Dauer eines Monats (Art. 16b Abs. 1 lit. c SVG). Diese unbefriedigende Situation, die wohl kaum der Intention des Gesetzgebers entspricht, ist darauf zurückzuführen, dass sich seinerzeit die SVG-Revision 2001 mit der VZV-Revision 2002, in welcher der Führerausweis für Motorfahräder durch Aufnahme in die Spezialkategorien "aufgewertet" wurde, zeitlich überschritten hat. Artikel 14 Absatz 2^{bis} SVG sollte entsprechend angepasst und die Frist von 6 Monaten auf 12 Monate angehoben werden (SO, MFK SO).

- Nach Artikel 16d Absatz 2 SVG ist mit einem Entzug nach Artikel 16d Absatz 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 Artikel 16 Abs. 1 SVG entzogen, wenn sich der Betroffene einer angeordneten Eignungsuntersuchung nicht unterzieht. Ein Entzug nach Artikel 16d Absatz 1 Buchstabe a – c ist deshalb nicht möglich, weil der Eignungsmangel wegen verweigerter Untersuchung keiner dieser Bestimmungen (Bst. a – c) zugeordnet werden kann (MFK SO).
- Die Beschränkung der Sperrfrist bei Sicherungsentzügen wegen fehlender Fahreignung auf die in den Artikeln 16a - 16c SVG vorgesehenen gesetzlichen Mindestentzugsdauern ist unbefriedigend. Dies trifft insbesondere auf Sicherungsentzüge zu, bei denen eine erstmalige schwere Widerhandlung im Hintergrund steht, und dann diese Regelung die Sperrfrist auf 3 Monate beschränkt. Hier ergibt sich in der Praxis insbesondere das Problem, dass ein Gesuch um Wiedererteilung des Führerausweises unmittelbar nach Ablauf dieser Sperrfrist gestellt werden kann (BE, GL, GR, SG, UR, TG, ZG, ZH, asa).
- Die Sperrfrist bei Sicherungsentzügen ist auf mindestens ein Jahr festzulegen (BE). Die Sperrfrist ist bis zum Ablauf der für die begangene Widerhandlung vorgesehenen Mindestentzugsdauer festzusetzen, mindestens aber auf 12 Monate (BE, GR, SG, UR, TG, ZG, ZH, asa).
- Auch bei einem Warnungsentzug sollte eine Verkehrsschulung als Auflage verfügt werden können. Der Führerausweis sollte nach einem Entzug gemäss Artikel 16e SVG (neu) nur nach tatsächlicher Absolvierung eines Kurses zurückgegeben werden (BS).
- Personen, die eine Verkehrsregel in leichter, mittelschwerer oder schwerer Art brechen, können bis zum Eintreffen der Verfügung des Strassenverkehrsamtes oder der Administrativmassnahmenbehörde noch mehrmalige Verfehlungen begehen, ohne dass eine Verschärfung der Sanktionen eintritt. Wenn die Verfügung also nicht umgehend nach dem Verstoss eintrifft, dann besteht für den Fahrer sozusagen eine Möglichkeit, in der zeitlichen Folge noch mehrmals grob gegen das Strassenverkehrsgesetz verstossen zu können, ohne eine Verschärfung der Sanktionen befürchten zu müssen (VfV).
- Die Ordnungsbussen müssen erhöht werden, damit deren Wirkung erhalten bleibt (AG, ZH).
- Die Strafbestimmungen im Bereich der Geschwindigkeitsüberschreitungen sollten schweizweit vereinheitlicht werden (BS, COCRBT).
- Das Administrativ- und Strafverfahren sollte harmonisiert werden (VD, VS, KSBS), wobei Führerausweisentzüge auch im Strafverfahren beurteilt werden sollten. Somit könnten Führerausweise je nach Verschulden und Vorgeschichte zwischen 3 Monaten bis zu 3 Jahren entzogen werden. Ein Führerausweisentzug könnte ganz oder teilweise auf Bewährung ausgesprochen werden, was präventiv und abschreckend wirkt (KSBS).
- Die Polizeikontrollen werden nur am Rande erwähnt, z. B. im Zusammenhang mit Artikel 105a E-SVG. Wirksame Polizeikontrollen sind zentral, da viele Via-sicura-Massnahmen – wie z. B. die Reduzierung des Promille-Grenzwertes – ansonsten ihren vollen Nutzen nicht entfalten könnten. Die Durchführung der Kontrollen liegt in der kantonalen Kompetenz. 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 und weitere Lösungen wie fixe Radarkasten, Abschnittskontrollen und anlassfreie Alkoholkontrollen gefördert werden (bfu, VfV).

Diverses:

- Lieferwagen sollen nicht gleich behandelt werden wie Personenwagen. Es soll auch ein Fahrtenschreiber vorgeschrieben und die Ausrüstungsvorschriften überprüft werden (AG).
- Verzicht auf flächendeckende Massnahmen, sondern nur Massnahmen, die auf die effektiven Verursacher von Verkehrsdelikten abzielen (SZ, COCRBT).
- Objektive Darstellung der Ausgangslage inklusive interkantonalem Vergleich und Entwicklung der Verkehrskosten in den letzten 10 oder 20 Jahren (SZ).
- Der Ersatz der Begriffe "Polizei" und "zuständiges Polizeiorgan" mit "Kontrollorgan" respektive "zuständiges Kontrollorgan" in Artikel 54 SVG und Artikel 4 OBG wird abgelehnt (AI, GL, TG, ZH, Kapo AI, KKJPD, VSPB). Eine Ausdehnung des Begriffs "Polizeiorgane" auf "Kontrollorgane" kann zu Missbrauch führen. Es braucht eine abschliessende Umschreibung der Organe, da ansonsten auch Securitas, Verkehrskadetten usw. einbezogen werden können (ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV).
- Der Begriff "Kontrollorgane" wird abgelehnt, da unbestimmt (SG).
- Die Kompetenz des Grenzwachtkorps, neu auch Bussen zu verteilen, wird in Frage gestellt. Es bestehen schon Abkommen für die Zusammenarbeit mit der Grenzwaache. Dabei handelt es sich um eine Kompetenz der Kantone, in welche nicht eingegriffen werden soll (JU).
- Es kann nicht sein, dass der Bund festlegt, welche Bestimmungen des Ordnungsbussengesetzes durch das Grenzwachtkorps vollzogen werden können. Die Polizeihohheit obliegt den Kantonen (AI, AR, GL, TG, ZH, Ka-

- po AI). Die Ausübung polizeilicher Aufgaben soll möglichst unter nur einer Führung erfolgen (AI, TG, ZH, Kapo AI).
- Es ist schon heute möglich, dass auf Begehren eines Grenzkantons polizeiliche Aufgaben durch Vereinbarung der Zollverwaltung übertragen werden (Art. 97 Zollgesetz) (AI, AR, TG, ZH, Kapo AI).
 - Nebst der repressiven spielt auch die repräsentative Tätigkeit der Polizei eine wichtige Rolle, was im Entwurf zu wenig beachtet wird (BL, KKJPD). Ein Lösungsansatz wäre, dass der Bund (im Entwurf ist der FVS vorgesehen) mit einer Zweckbestimmung der finanziellen Zusatzmittel Leistungsvereinbarungen mit dem kantonalen Polizeikorps abschliesst (analog dem Schwerverkehr) (KKJPD).
 - Es soll ein Punktesystem eingeführt werden mit Abzügen bei Vergehen und Entzug des Führerausweises, wenn das Punktekonto aufgebraucht ist (AG, ZH, Grüne, Kibü BS, VCS). Dies wäre mit den Systemen in der EU abzugleichen (AG).
 - Einführung eines innovativen Verkehrsgesetzes analog dem belgischen "Code de la rue", in welchem der Langsamverkehr mehr Raum erhält und somit sicherer wird. Z.B. allgemeines Vorsichtsprinzip, Einführung von Tempo-30-Zonen in der Nähe von Schulen und Altersheimen, freie Fahrt für Velos in verbotener Fahrtrichtung, obligatorische Fahrrad-Einrichtungen bei neuen Strassen oder Renovationen (Grüne, VCS).
 - Einführen eines Winterpneu-Obligatoriums (RVS), jeweils vom 1. November bis 30. April (NE, COCRBT).
 - Meldepflicht der Ärzte für dauerhafte Gesundheitsstörungen, welche die Verkehrstauglichkeit beeinflussen (SZ).
 - Ein Teil der zusätzlichen Mittel für den FVS (Erhöhung des Unfallverhütungsbeitrages) sollte für Pilotprojekte eingesetzt werden (SAB, SGV).
 - Bei der Festlegung der körperlichen und psychischen Mindestanforderungen zur Beurteilung der Fahreignung nach Artikel 25 Absatz 3 Buchstabe a SVG sollen massvolle Anforderungen verlangt werden, damit die über 70-jährigen Fahrzeugführer nicht diskriminiert werden (AGVS).
 - Die vorgeschlagene Ausdehnung des Einsichtsrechts in das ADMAS-Register auf das Bundesamt für Verkehr in Artikel 104b Absatz 7 SVG wird abgelehnt (ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV).
 - In Artikel 54 Absatz 2 SVG ist nicht klar, wie das versprochene "verhältnismässige Vorgehen im Einzelfall" garantiert werden kann. Ohne verbindliche Beschreibung dieser Verhältnismässigkeit wird diese Bestimmung abgelehnt (ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV).
 - "Der Bundesrat kann völkerrechtliche Verträge über den ... abschliessen " in Artikel 106a Absatz 2 SVG ist eine zu weit gehende Kompetenznorm. Solche Verträge müssen nach demokratischen Grundsätzen durch das Parlament beschlossen werden (ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGWV).
 - Die Standortidentifikation bei Notrufen mit Mobiltelefonen (Massnahme 114) wird stark gefördert. Die Massnahme muss jedoch genauer analysiert werden, da der Datenschutz und das Verhältnis von Kosten und Nutzen noch nicht geklärt sind (bfu, VfV).
 - Bei der psychologischen Ereignisbewältigung (Massnahme 124) ist von einer generellen therapeutischen Betreuung aller Unfallopfer abzusehen (bfu, VfV).
 - In Bezug auf die Qualitätssicherung im Rettungswesen (Massnahme 199) wird darauf hingewiesen, dass der Interverband für Rettungswesen (IVR) seit Jahren daran arbeitet, die verschiedenen Aspekte des Rettungswesens zu vereinheitlichen. Ob es darüber hinausgehenden Handlungsbedarf gibt, wäre mit dem IVR abzuklären (bfu, VfV).
 - Bei Administrativmassnahmen muss ein Unterschied zwischen privater und beruflicher Tätigkeit gemacht werden (COCRBT).
 - Die Verbesserung der Sichtbarkeit von Fahrzeugen (Massnahme 209) wird möglicherweise schon durch das Fahren mit Licht am Tag ausreichend abgedeckt (bfu, VfV).
 - Eine Einsitznahme in internationale Gremien im Sinne des Ausbaus des internationalen Engagements für Fahrzeugsicherheit und der internationalen Kontaktpflege (Massnahme 211 und 112) wird begrüsst. Die Einflussmöglichkeit der Schweiz ist gering und die Schweiz sollte deshalb auch prüfen, ob sie gewisse technische Vorschriften unabhängig von anderen Seiten fördert oder sogar fordert (z.B. elektronische Stabilitätskontrollen bei Personewagen) (bfu, VfV).
 - Eine Verkehrssicherheitscharta (Massnahme 601) bringt nicht sehr viel, da die Einhaltung nicht kontrolliert wird. Ein Verkehrssicherheitslabel (Massnahme 602) würde zumindest nur bei vorheriger Prüfung erteilt (bfu, VfV).
 - Eine Stärkung der Verkehrssicherheit in der Forschung (Massnahme 606) ist erstrebenswert, es bedarf dazu jedoch auch einer besseren Finanzierung (bfu, VfV).
 - Beim Aufbau einer Forschungsdatenbank Verkehrssicherheit (Massnahme 605) ist zu beachten, dass es heute bereits mindestens 3 (internationale) Datenbanken gibt. Der Aufbau einer zusätzlichen Datenbank muss genau geprüft werden. Allenfalls wäre das Wissen über die bereits bestehenden Datenbanken zu fördern (z.B. erweiterte Zugriffsmöglichkeiten) (bfu, VfV).

- Die Menge der schweren Motorradunfälle in der Schweiz verdeutlicht einen dringenden Handlungsbedarf. Im vorliegenden Handlungsprogramm wird diese Problematik nur am Rande erwähnt und explizit steht nur eine Massnahme (Weiterbildung Motorradfahrende) zur Diskussion. Es sollte geprüft werden, wie die in der Vorlage beschriebenen Massnahmen (z. B. auf Verordnungsebene) auszugestalten sind, damit sie einen möglichst grossen Nutzen für die Motorradfahrer erzielen können (bfu, VfV).
- Die Prävention darf nicht den Eindruck verstärken, dass es als Prestige gilt, ein Risiko einzugehen (Dachorgan).
- Die Übernahme des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter sollte nicht optional sein (eco suisse).
- Die Kantone sind zu verpflichten, Verkehrssicherheitsprogramme mit konkreten Zielsetzungen und Massnahmenplänen zu erstellen und periodisch nachzuführen (Fussverkehr).
- Der Neukauf von gefährlichen Personenwagen soll eingeschränkt werden, gefährliche Fahrzeuge (mehr als 2,2 Tonnen Leergewicht oder mit starrem Leiterraum) sollen nicht zugelassen werden und es soll für die bestehende Fahrzeugflotte (für Personenwagen mit Zulassung welche mehr als 2,2 Tonnen Leergewicht aufweisen) die Geschwindigkeit auf 100 km/h beschränkt werden (Fussverkehr, VfmF).
- Arbeitgeber von beruflichen Chauffeuren sollten mehr in die Verantwortung genommen werden. Möglich wäre z.B. eine Pflicht der Arbeitgeber, regelmässig die ADMAS-Register-Eintragungen ihrer Arbeitnehmer zu prüfen. Wie ein Chauffeur im privaten Leben fährt, ist auch ein Hinweis auf seine berufliche Fahrfähigkeit (KSBS).
- Ein Einsichtsrecht des Bundesamtes für Verkehr in das ADMAS-Register wird abgelehnt. Die heutige Meldepflicht der Kantone reicht aus (Post).
- Verkehrsauffälligen, welchen wegen FiaZ, massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen, charakterlichen Mängeln oder sonstigen schwerwiegenden Zuwiderhandlungen der Führerausweis entzogen wurde, soll für die Zukunft untersagt werden, Fahrzeuge mit hoher Leistung zu fahren (RoadCross).
- Einführung einer Mindestprofiltiefe von 3 mm bei Sommerreifen und 4 mm bei Winterreifen (RVS).
- Das Alter der Motorradfahrer sollte für mindestens einige Kategorien heraufgesetzt werden (SFV).
- Eine Verkehrssicherheitskommission (Massnahme 401) wird unterstützt. Die Koordination aller Bemühungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Strasse ist in der föderalistisch orientierten Schweiz notwendig. Der Expertenrat in der heutigen Form genügt dazu nicht. Dieser steht primär im Dienst und Auftrag des FVS, der sich lediglich auf die nicht obligatorischen edukativen Massnahmen der Verkehrssicherheit konzentriert. Eine breit gefächerte Aufgabe und programmatischere Zielsetzung sind vorzusehen (SFV).
- Bei der Sensibilisierung durch Kampagnen (Massnahme 401) und der Mobilitäts- und Sicherheitserziehung ist sicherzustellen, dass die Kantone Massnahmen entwickeln, die wirksam sind und sich auf die Erkenntnisse der Unfall- und Präventionsforschung stützen. Kantonale Sensibilisierungskampagnen müssen gesamtschweizerisch abgestimmt werden. Es ist auf die heutige Aufteilung der Koordinationsaufgaben des FVS und der bfu aufzubauen. Die Koordination zwischen der ACVS sowie der bfu ist sicherzustellen und zu verstärken (bfu, VfV).
- Das Informieren über Neuerungen (Ad Ziff. 6.2) wird der FVS nicht alleine leisten können. Dies muss gesamtschweizerisch abgestimmt werden. Die bfu muss in die Lage versetzt werden, den gesetzlichen Koordinationsauftrag effektiv umsetzen zu können. Die Aufgabenteilung zwischen dem FVS und der bfu muss präzisiert werden (bfu, VfV).
- Es ist wichtig, dass eine speziell gebildete Nationale Kommission für Verkehrssicherheit (Massnahme 609) die Implementierung der Via-sicura-Massnahmen koordiniert. Derzeit existieren weder eine Organisation noch ein Gremium, welche dieser Aufgabe fachlich gerecht werden könnten und über die notwendige Abstützung und Unabhängigkeit verfügen. Dieser Kommission könnten die Leiter der sechs fachspezifischen Kommissionen für Edukation, Enforcement, Fahrzeugtechnik/Telematik, Rettungswesen, Forschung und eine nationale Unfallkommission unterstellt sein. Die Leiter dieser Kommissionen würden Einsitz in die Nationale Kommission nehmen (bfu, VfV).
- Bei der Steuerung der Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik (Massnahme 611) und dem effizienzoptimierten Ressourceneinsatz (Massnahme 616) wird bezweifelt, ob der FVS oder der Verkehrssicherheitsrat in der Lage wären, die Verkehrssicherheitspolitik zu steuern, da sie auf edukative Massnahmen fokussiert sind. Diese Aufgaben könnten von einer nationalen Kommission für Verkehrssicherheit übernommen werden. Im Bereich der edukativen Massnahmen wäre der FVS indessen prädestiniert, eine Steuerungs- und Koordinationsfunktion zu übernehmen (Leistungsvereinbarung mit den Kantonen) (bfu, VfV).
- 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. Gewisse Aufgaben sind zentral durch eine noch zu bildende Nationale Kommission für Verkehrssicherheit, das ASTRA und den FVS wahrzunehmen. Es ist zu vermeiden, dass neben funktionierenden Institutionen Parallelstrukturen entstehen. Effizient wäre eine klare Zuweisung der Aufgaben und Zuständigkeiten an die bereits tätigen Akteure (bfu, VfV).

- Um die Qualität der Massnahmen zu sichern, sind auf allen Umsetzungsebenen die zuständigen Fachleute (Richter, Polizisten, Lehrer, Ingenieure usw.) für die Belange der Verkehrssicherheit zu schulen. Daneben sollen neue Sicherheitsverträglichkeitsverfahren eine wichtige Rolle in der Qualitätssicherung spielen (bfu, VfV).
- Tempo 30 auch auf Hauptstrassen (Pro Velo).
- Nahe liegend und äusserst wirkungsvoll wäre die Einführung eines adäquaten Verkehrsregimes von generell Tempo 30 innerorts (VCS).

Anhang

Liste der Vernehmlassungsadressaten

1. Kantone

Staatskanzlei des Kantons Zürich	Kaspar Escher-Haus 8090 Zürich
Staatskanzlei des Kantons Bern	Postgasse 68 3000 Bern 8
Staatskanzlei des Kantons Luzern	Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern
Standeskanzlei des Kantons Uri	Postfach 6460 Altdorf 1
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	Postfach 6431 Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	Rathaus 6060 Sarnen
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	Rathaus 6370 Stans
Regierungskanzlei des Kantons Glarus	Rathaus 8750 Glarus
Staatskanzlei des Kantons Zug	Postfach 156 6301 Zug
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	Rue des Chanoines 17 1701 Fribourg
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	Rathaus 4509 Solothurn
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	Rathaus, Postfach 4001 Basel
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	Rathausstrasse 2 4410 Liestal
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	Rathaus 8200 Schaffhausen
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	Regierungsgebäude Postfach 9102 Herisau
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	Marktgasse 2 9050 Appenzell

Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	Regierungsgebäude 9001 St. Gallen
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	Reichsgasse 35 7001 Chur
Staatskanzlei des Kantons Aargau	Regierungsgebäude 5000 Aarau
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	Regierungsgebäude 8510 Frauenfeld
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	Piazza Governo 6501 Bellinzona
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	Château cantonal 1014 Lausanne
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	Palais du Gouvernement 1950 Sion
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	Château 2001 Neuchâtel
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	Rue de l'Hôtel-de-Ville 2 1211 Genève 3
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	Rue du 24-Septembre 2 2800 Delémont
Konferenz der Kantonsregierungen	Sekretariat Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 444 3000 Bern 7

2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

BDP Bürgerlich-Demokratische Partei Schweiz Kanton Bern	Dieter Widmer
PBD Parti Bourgeois-Démocratique Suisse canton de Berne	Bodackerweg 43 3372 Wanzwil
BDP Bürgerlich Demokratische Partei Schweiz Kanton Graubünden	Sekretariat
PBD Parti Bourgeois Démocratique Suisse canton des Grisons	Postfach 60 7002 Chur
CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz	Postfach 5835
PDC Parti démocrate-chrétien suisse	3001 Bern
PPD Partito popolare democratico svizzero	
PCD Partida cristiandemocrata svizra	
FDP Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz	Sekretariat Fraktion und Politik
PRD Parti radical-démocratique suisse	Neuengasse 20
PLR Partito liberale-radical svizzero	3011 Bern
PLD Partida liberaldemocrata svizra	
SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz	Postfach 7876
PS Parti socialiste suisse	3001 Bern
PS Partito socialista svizzero	
PS Partida socialdemocrata da la Svizra	
SVP Schweizerische Volkspartei	Postfach 8252
UDC Union Démocratique du Centre	3001 Bern
UDC Unione Democratica di Centro	
PPS Partida Populara Svizra	

CSP Christlich-soziale Partei	Urs Perler
PCS Parti chrétien-social	Bodenmattstrasse 140
PCS Partito cristiano sociale	3185 Schmitten
PCS Partida cristian-sociala	
EDU Eidgenössisch-Demokratische Union	Postfach
UDF Union Démocratique Fédérale	3601 Thun
UDF Unione Democratica Federale	
EVP Evangelische Volkspartei der Schweiz	Postfach 3467
PEV Parti évangélique suisse	8021 Zürich
PEV Partito evangelico svizzero	
PEV Partida evangelica da la Svizra	
Grüne Partei der Schweiz	Waisenhausplatz 21
Les Verts Parti écologiste suisse	3011 Bern
I Verdi Partito ecologista svizzero	
La Verda Partida ecologica svizra	
GB Grünes Bündnis	
AVeS: Alliance Verte et Sociale	
AVeS: Alleanza Verde e Sociale	
Grünliberale Zürich	Asylstrasse 41
	8032 Zürich
Lega dei Ticinesi	Norman Gobbi
	casella postale 64
	6776 Piotta
LPS Liberale Partei der Schweiz	Postfach 7107
PLS Parti libéral suisse	3001 Bern
PLS Partito liberale svizzero	
PLC Partida liberal-conservativa svizra	
PdAS Partei der Arbeit der Schweiz	25, Vieux-Billard
PST Parti suisse du Travail – POP	1211 Genève 8
PSdL Partito svizzero del Lavoro	
PSdL Partida svizra da la lavur	
Alternative Kanton Zug	Postfach 4805
	6304 Zug

3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

Schweizerischer Gemeindeverband	Postfach
	3322 Urtenen-Schönbühl
Schweizerischer Städteverband	Florastrasse 13
	3000 Bern 6
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete	Postfach 7836
	3001 Bern

4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

economiesuisse	Postfach
Verband der Schweizer Unternehmen	8032 Zürich
Fédération des entreprises suisses	
Federazione delle imprese svizzere	
Swiss business federation	
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)	Postfach
Union suisse des arts et métiers (USAM)	3001 Bern
Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	
Schweizerischer Arbeitgeberverband	Postfach
Union patronale suisse	8032 Zürich
Unione svizzera degli imprenditori	
Schweiz. Bauernverband (SBV)	Haus der Schweizer Bauern
Union suisse des paysans (USP)	Laurstrasse 10
Unione svizzera dei contadini (USC)	5200 Brugg
Schweizerische Bankiervereinigung (SBV)	Postfach 4182
Association suisse des banquiers (ASB)	4002 Basel
Associazione svizzera dei banchieri (ASB)	
Swiss Bankers Association	
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB)	Postfach
Union syndicale suisse (USS)	3000 Bern 23
Unione sindacale svizzera (USS)	
Kaufmännischer Verband Schweiz (KV Schweiz)	Postfach 1853
Société suisse des employés de commerce (SEC Suisse)	8027 Zürich
Società svizzera degli impiegati di commercio (SIC Svizzera)	
Travail.Suisse	Postfach 5775
	3001 Bern

5. Übrige

Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa, Bern

Strassenverkehrsämter der Kantone

Für den Strassenverkehr zuständige Direktionen der Kantone

Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren KKJPD

Interkantonale Kommission für den Strassenverkehr IKST

Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV, Zürich

Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz KKPKS

Verkehrskommission der Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz VK KKPKS, Bern

Konferenz städtischer Polizeidirektoren/innen der Schweiz KSPD

Polizeikommandos der Kantone

Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein

Associazione delle Polizie comunali ticinesi, Giubiasco

Baudirektionen der Kantone

Tiefbauämter der Kantone

Konferenz der Kantonsingenieure, Zürich
Kantonsingenieure und -ingenieurinnen
Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren FDK
Konferenz der kantonalen Volkswirtschaftsdirektoren VDK
Finanzdirektionen der Kantone
Finanzkontrollen der Kantone
Schweizerischer Städteverband SSV, Bern 6
TCS Zentralsitz, Vernier / Genève
Automobilclub der Schweiz ACS, Bern
Verkehrsclub der Schweiz VCS, Bern
Fussverkehr Schweiz, Zürich
Kantonsgericht Wallis, Sitten 2
Verwaltungsrekurskommission des Kantons St.Gallen, St.Gallen
Obergericht des Kantons Schaffhausen, Schaffhausen
Verwaltungsgericht des Kantons Zürich, Zürich
Verwaltungsgericht des Kantons Zug, Zug
Verwaltungsgericht des Kantons Uri, Altdorf
Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn, Solothurn
Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz, Schwyz
Verwaltungsgericht des Kantons Obwalden, Sarnen
Verwaltungsgericht des Kantons Nidwalden, Stans
Verwaltungsgericht des Kantons Luzern, Luzern
Verwaltungsgericht des Kantons Glarus, Glarus
Rekurskommission für Strassenverkehrssachen des Kantons Thurgau, Kreuzlingen
Rekurskommission des Kanton Berns für Massnahmen gegenüber, Bern 8
Kantonsgericht von Graubünden, Chur
Kantonsgericht Appenzell Innerrhoden, Appenzell
Verwaltungsgericht des Kantons Basel-Stadt, Basel
Kantonsgericht, Liestal
Verwaltungsgericht des Kantons Appenzell Ausserrhoden, Trogen
Verwaltungsgericht des Kantons Aargau, Aarau
Tribunal cantonal chambre administrative, Porrentruy 2
Tribunal administratif du Canton de Neuchâtel, Neuchâtel
Tribunal administratif du Canton de Genève, Genève 1
Tribunale cantonale amministrativo del Ticino, Lugano
Tribunal administratif du Canton de Vaud, Lausanne
Verkauf Schweiz - Verband verkaufsorientierter Fachleute und Firmen, Wabern
Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren-Konferenz BPUK, Zürich
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB, Bern

FSU Fachverband Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner, St.Gallen
Association Transports et Environnement ATE, Genève
Schweizerische Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN, Bern
Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft BUL, Schöffland
Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, Bern
Commission circulation routière de la CAPP, Sion 2
Dokumentationsstelle Kind und Umwelt KUM, Muri
Trägerverein Alkohol - am Steuer nie! Schweiz, Zürich
Fédération Motocycliste Suisse FMS, Frauenfeld
Fédération romande des écoles de conduite FRE, Lausanne
Fédération Suisse des Vehicules Anciens FSVA, Bern
Fondation Nez rouge / Secrétariat, Delémont
Fonds für Verkehrssicherheit FVS, Bern 6
Freunde alter Motorräder FAM, Chur
IG Motorrad, Zürich
Interessengemeinschaft Velo, Zürich
LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Bern
motosuisse, Bern
RoadCross Schweiz, Aesch
RoadCross Schweiz, Zürich
Schausteller-Verband Schweiz SVS, Buchs / AG
Schweizerische Vereinigung für Verkehrspsychologie VFV, Olten
Schweizer Licht Gesellschaft SLG, Bern 8
Schweizerische Fachstelle für Alkohol- und andere Drogenprobleme, Lausanne
Velokonferenz Schweiz, Biel
Schweizerische Velo Konferenz, Zürich
Schweizerischer Abstinenter-Verkehrsverband SAV / ASCA, Matzingen
Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer-Verband SAM, Bern
Schweizerischer Dachverband für Historische Motorfahrzeuge SDHM, Safenwil
Schweizerischer Fachverband für Sicherheit auf Strassen SISTRA , Olten
Schweizerischer Fahrlehrer Verband SFV, St. Gallen
Schweizerischer Fahrlehrer Verband SFV, Altendorf
Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV, Bern
Schweizerischer Feuerwehrverband SFV, Gümligen
Union des professionnels suisses de la route VSS, Zürich
Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Zürich
Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT, Riniken
Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat VSR, Bern
strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs FRS, Bern

Swiss Cycling, Bern 32
velosuisse, Bern 7
ATB Verband für Verkehr, Sport und Freizeit, Bern
Verband Schweizerischer Militär-Motorfahrer-Vereine VSMMV, Adliswil
Vereinigung der Automobil-Experten der Schweiz VAE, Trachslau
Vereinigung der Verkehrsingenieure SVI, St.Gallen
Vereinigung Schweizerischer Verkehrslehrer, Jona
Vereinigung Schweizerischer Verkehrslehrer, Chur
Institut für Rechtswissenschaft und Rechtspraxis, St. Gallen
Verband KEP & Mail, Bern 6
Fédération Professionnelle des Taxis Genevois (F.P.T.G.), Vernier
Unabhängige Taxihalter in Zürich, Zürich
GS1 Schweiz, Bern
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG, Bern
Autovermieter-Verband der Schweiz AVS, Zürich
Les Routiers Suisses LRS, Echandens
HUPAC Intermodal SA, Chiasso
BLS Cargo AG, Bern
SBB Cargo AG, Basel
Hangartner Terminal AG, Aarau
Auto Tuning & Design Verband Schweiz/Liechtenstein ATVSL, Herzogenbuchsee
Autogewerbe Verband der Schweiz AGVS, Bern
Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS, Bern
auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure VSAI, Bern
Reifen-Verband der Schweiz RVS, Bern 7
Salon de l'Auto, Le Grand-Saconnex
Schweizerische Interessengemeinschaft der Fabrikanten und Händler von Kommunal-
Maschinen und -Geräten, SIK, Stäfa
Schweizerischer Caravangewerbe-Verband SCGV, Worblaufen
Schweizerischer Carrosserieverband VSCI, Zofingen
Schweizerischer Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verband SFMGV, Aarau
Schweizerischer Fahrzeugflottenbesitzer-Verband sffv, Frauenfeld
Schweizerischer Landmaschinen-Verband SLV, Bern 6
Schweizerischer Verband für elektrische und effiziente Strassenfahrzeuge, e'mobile, Bern
Swiss automotive aftermarket SAA, Zürich
Verband der Schweizerischen Baumaschinenwirtschaft VSBM, Basel
Verband des Freien Autohandels der Schweiz VFAS, Zürich
Die Schweizerische Post, Bern
Eidgenössisches Gefahrgutinspektorat EGI, Wallisellen
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Fribourg

SBB CFF FFS Generalsekretariat, Bern 65
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG, Lugano
Spedlogswiss, Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel
Swiss Shippers' Council, Lausanne
Verband öffentlicher Verkehr VöV, Bern 6
Verband Schweizerischer Umzugsunternehmen VSU, Dietikon 1
IGöV Schweiz, Bern 6
Agromont AG, Hünenberg
Testcenter AGVS, Kleindöttingen
Dachverband der schweizerischen Handels- und Industrievereinigungen der Medizinal-
technik FASMED, Bern
Gewerkschaft UNIA, Bern
Gewerkschaft Verkauf, Handel, Transport, Lebensmittel VHTL, Zürich
Kaufmännischer Verband Schweiz (KV Schweiz), Zürich
Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal Verband SEV, Bern 6
Schweizerischer Gewerkschaftsbund SGB, Bern 23
Verband des Personals öffentlicher Dienste vpod, Zürich
syna - die Gewerkschaft, Zürich
AGILE, Behinderten-Selbsthilfe Schweiz, Bern
handi-cab suisse, Binningen
Pro Infirmis, Zürich
Procap Schweizerischer Invaliden - Verband, Olten
Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband, Bern
SSR - CSA, Schweizerischer Seniorenrat, Bern 32
Nationaler Garantiefonds Schweiz, Zürich
Nationales Versicherungsbüro Schweiz NVB, Zürich
Schweizerische Unfallversicherungsanstalt SUVA , Luzern
Schweizerischer Versicherungsverband SVV, Zürich
Vereinigung kantonaler Feuerversicherungen VKF, Bern
Schweizerische Konferenz der kantonalen Gesundheitsdirektoren GDK
Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz AefU, Basel
Public Health Schweiz, Bern
Schweizerische Gesellschaft für Allgemeinmedizin SGAM , Lichtensteig
Verbindung der Schweizer Ärztinnen und Ärzte FMH, Bern 16
Schweizerische Gesellschaft für Rechtsmedizin SGRM, Basel
Centre Suisse de Contrôle de Qualité, Chêne-Bourg
Vom Bundesamt für Strassen anerkannte Prüflaboratorien
Aussenwerbung Schweiz AWS, Bern
SGCI Chemie Pharma Schweiz, Zürich
economiesuisse, Zürich

Erdoel-Vereinigung EV, Zürich
Fachverband für Schweizer Betonprodukte, Bern
Fédération suisse des vigneron, Berne 14
Föderation der Schweizerischen Nahrungsmittelindustrien, Bern 6
Gastro Suisse, Zürich
Holzindustrie Schweiz, Bern 6
Hotelleriesuisse, Bern
Konsumentenforum kf, Zürich
Schweizer Fleisch-Fachverbände SFF, Zürich
Schweizerische Bankiervereinigung SBV, Basel
Schweizerische Metall-Union SMU, Aarberg
ECO SWISS, Zürich
Schweizerischer Anwaltsverband, Bern
Schweizerischer Bäuerinnen- und Landfrauenverband, Brugg
Schweizerischer Bauernverband SBV, Brugg
Schweizerischer Gewerbeverband SGV, Bern
Swisslegumes, Bern
SLV / Landmaschinenverband, Bern
Swissoil, Zürich
Verband der Schweizerischen Zellstoff-, Papier- und Kartonindustrie ZPK, Zürich
Verband Schweizerischer Forstunternehmungen VSFU, Bern 6
Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer VESTRA, Wintersingen
Verband Schweizerischer Werbegesellschaften VSW, Zürich
Verein Schweizer (Bauern) Hanf-Freunde / innen, St.Gallen
Verein Schweizerischer Maschinen-Industrieller, VSM, Zürich
Vereinigung des Schweiz. Import- u. Grosshandels Basel VSIG, Basel
Waldwirtschaft Schweiz, Solothurn
KMUPOOL Schweiz, Reinach
Equiterre / Partnerin für nachhaltige Entwicklung, Zürich
Schweizer Heimatschutz SHS, Zürich
Schweizerische Energie-Stiftung SES, Zürich
Stiftung Veloland Schweiz, Bern
ch Stiftung für eidgenössische Zusammenarbeit, Solothurn
SNV Schweizerische Normen-Vereinigung , Winterthur
agroscope, Eidgenössische Forschungsanstalt für Agrarwirtschaft und Land-
technik, Ettenhausen
Arbeitsgruppe für Unfallmechanik, Zürich
Ecole polytechnique fédéral de Lausanne, Lausanne
Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt EMPA, Dübendorf
Institut für Biomedizinische Technik, Zürich

Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme IVT, Zürich

Schweizerisches Institut zur Förderung der Sicherheit, Zürich

Fédération Neuchâteloise et Jurassienne des Groupements Patronaux, Neuchâtel

Läuppi Paul, Buchs / AG

Schweizerischer Arbeitgeberverband SAV, Zürich

Schweizerischer Baumeisterverband SBV, Zürich

Schweizerischer Evangelischer Kirchenbund SEK, Bern 23

Travail.Suisse, Arbeitnehmer-Dachverband, Bern

Haus des Sportes, Bern

IG Velo Schweiz, Bern

Rédaction Police, Bex

Redaktion Police, Aarberg

Redazione Police, Bellinzona

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung

ARV	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen, SR. 822.221; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c822_221.html
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BfS	Bundesamt für Statistik
Bst.	Buchstabe
bzw.	beziehungsweise
d.h.	das heisst
DMAS	Verordnung vom 18. Oktober 2000 über das automatisierte Administrativmassnahmen-Register (ADMAS-Register-Verordnung); http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_55.html
evtl.	eventuell
FABER	Verordnung vom 23. August 2000 über das Fahrberechtigungsregister; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_53.html
Fiaz	Fahren in angetrunkenem Zustand
FVS	Fonds für Verkehrssicherheit, http://www.fvs.ch
IfD	Institut für Demoskopie
KTU	Konzessionierte Transportunternehmungen
mind.	mindestens
MISTRA	Management Informationssystem Strasse und Strassenverkehr
MOFIS	Verordnung vom 3. September 2003 über das automatisierte Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister (MOFIS-Register-Verordnung); http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_56.html
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (In Kraft seit 1. Januar 2008). http://www.efv.admin.ch/d/themen/finanzausgleich
OBG	Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970 (OBG), SR 741.03 http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_03.html
RIPOL	Der Name stammt aus der französischen Sprache und ist die Abkürzung für Recherches informatisées de police. Das Fahndungssystem RIPOL umfasst Datenbanken für Personenfahndungen, Fahrzeugfahndungen, Sachfahndungen und ungeklärte Straftaten. (http://www.ripol.ch/Sites/Index.aspx)
SchKG	Bundesgesetz vom 11. April 1889 über Schuldbetreibung und Konkurs (SchKG); SR 281.1; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c281_1.html
StPO	Schweizerische Strafprozessordnung
SVG	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG), SR. 741.01; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_01.html
SVUP	Register der Strassenverkehrsunfallprozesse
usw.	und so weiter
v.a.	vor allem
z.B.	zum Beispiel