

Via Sicura – mehr Sicherheit?

„Raser mit 180 Sachen geblitzt“ ... „Raser brettet in den Tod“ ... „Raser gestoppt – Auto beschlagnahmt“ – „Jetzt geht’s Rasern an den Kragen“

Tja, sehr geehrter Herr Präsident, geschätzte Damen und Herren, der Wahrheitsgehalt dieser Schlagzeilen hat sich seit dem 1. Januar 2013 deutlich verbessert. Denn mit Via Sicura haben wir Parlamentarierinnen und Parlamentarier zumindest eines erreicht: Die Medien gehen mit dem Begriff „Raser“ seit Anfang dieses Jahres differenzierter um. Das revidierte Strassenverkehrsgesetz definiert nun genau, ab welchen Tempi innerorts, ausserorts und auf Autobahnen wir zum Raser gestempelt wird.

Die neuen „Vorschriften zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“, so die allgemein verständliche Form des Gesetzespakets mit dem Namen Via Sicura, packen nicht nur Verkehrssünder härter an, sie legen auch Präventivmassnahmen bei sogenannten Risikogruppen fest. Eine durchaus sinnvolle Bestimmung ist in diesem Zusammenhang das Alkoholverbot für Neulenker. Die Sanierung von Unfallschwerpunkten ist ein weiteres wichtiges Element. So sollen unter anderem in den nächsten Jahren schweizweit 25'000 Fussgängerstreifen saniert werden. Die neuen, medizinischen Mindestanforderungen hingegen gehen nach meinem Dafürhalten zu weit. Die Vorgaben, die ein Lenker zum Erlangen der Fahrtüchtigkeit zu erfüllen hat, sind nämlich typische Gummiparagraphen. Als ungerecht empfundene ärztliche Diagnosen mit juristischen Nachspielen sind vorprogrammiert. Oder glauben Sie, dass alle Ärzte Kriterien wie „Keine erheblichen Intelligenzminderungen“, „Keine verkehrsrelevanten Verhaltensstörungen“ oder „Keine

ausgeprägten dissozialen Verhaltensstörungen“ über den gleichen Leist schlagen werden?

2010 kam also die Via Sicura-Vorlage des Bundesrates ins Parlament. Oberstes Ziel sei die Reduktion der Verkehrstoter, lautete das Credo des äusserst umfangreichen Pakets. Von der utopischen Forderung des damaligen Verkehrsministers Moritz Leuenberger nach Nulltoleranz war allerdings nicht mehr die Rede. Um ein Viertel soll die Zahl der heute jährlich rund 350 Verkehrstoten sinken. 85 tragische Schicksale weniger – die Betroffenen werden es Regierung und Gesetzgeber danken, sofern es denn tatsächlich so kommt.

Natürlich gehen ich und die meisten meiner Ratskolleginnen und -kollegen mit Ihnen einig, dass jeder Verkehrstote einer zu viel ist. Wollten wir allerdings eine Nulltoleranz über Gesetze erreichen, müssten wir jeglichen Strassenverkehr komplett verbieten. Und selbst für Fussgänger bestünde dann immer noch die Gefahr, über den Randstein zu stolpern und sich dabei ernsthaft verletzen kann.

Die Debatten in den Verkehrskommissionen des National- und Ständerates waren schier endlos. Es war extrem schwierig, Papiertiger zu verhindern. Gebote und Verbote erzielen nämlich nur dann den gewünschten Effekt, wenn sie von den Menschen verstanden und als vernünftig erachtet werden. Ansonsten provozieren Vorschriften vor allem deren Übertretung. Das wiederum führt zu unnötiger Kriminalisierung rechtschaffener Bürgerinnen und Bürger und in der Folge ebenso unnötigen, administrativen Aufwand.

Während also die eine Seite auf Vorschriften beharrte, die eine Bürokratieflut sondergleichen nach sich gezogen hätte, suchten wir Bürgerlichen nach einem vernünftigen Mittelmass. Warum beispielsweise ein Velohelmbobligatorium, wenn schon heute 70 Prozent

der Velofahrer einen Helm tragen? In der Wintersession 2011 zeichnete sich endlich ein tragfähiger Kompromiss ab. Und in der Sommersession 2012 passierte die Vorlage in beiden Kammern die Schlussabstimmungen. Die neuen Vorschriften konnten in Kraft gesetzt werden.

Gegen schärfere Vorschriften ist so lange nichts einzuwenden, als dass sie tatsächlich ihr Ziel erreichen. Der 2005 eingeführte neue Alkoholgrenzwert verhinderte nicht nur manch schweren Unfall. Für einige unter uns gelten seither gar freiwillig 0,0 Promille. Der Fahrausweis auf Probe und die Weiterbildung sensibilisiert die entsprechenden Zielgruppen auf die vielen Gefahren im Strassenverkehr. Sicherheit bleibt also eine politische Herausforderung, jedoch nicht nur beim Individualverkehr. Auch im öffentlichen Verkehr und im Berufsverkehr passieren noch viel zu viele Unfälle, obwohl dort ausschliesslich Profis unterwegs sind.

Mit Gesetzen und bürokratischen Hindernissen lassen sich Unfälle aber nur beschränkt vermeiden. Es ist vielmehr die Summe verschiedener Massnahmen, die uns dem Ziel näher bringt. Werfen wir dazu einen Blick auf die Statistiken. Keine Angst, ich werde Sie damit höchstens eine halbe Stunde langweilen.

1975 waren in der Schweiz 2,1 Millionen Motorfahrzeuge registriert. Die Zahl der Verkehrsunfälle lag bei rund 31'000. 1'238 Menschen kamen dabei ums Leben.

In den folgenden 20 Jahren verdoppelte sich der Motorfahrzeugbestand nahezu auf 4,1 Millionen Einheiten. Die Zahl der Verkehrsunfälle blieb über die ganze Zeitperiode mehr oder weniger konstant. Jedes Jahr krachte es rund 30'000 Mal. Dagegen sank die Zahl der Verkehrstoten bis 1995 auf noch 700 Opfer.

Bis 2012, wiederum fast 20 Jahre später, stieg der Fahrzeugbestand auf sechs Millionen Einheiten. In dieser Zeitperiode sank die Zahl der Verkehrsunfälle markant auf noch 22'000. Die Zahl der Todesopfer lag bei 339, bei weniger als der Hälfte des Wertes von 1995 beziehungsweise bei rund einem Viertel des Wertes von 1975. Und dies, obwohl sich der Fahrzeugbestand in den letzten knapp 40 Jahren verdreifacht hat.

Im Verhältnis zum Motorfahrzeugbestand sanken die Opferzahlen auf einen Zehntel des Wertes von 1975. Oder anders ausgedrückt: Das Risiko, einen tödlichen Verkehrsunfall zu erleiden, sank in den letzten vier Jahrzehnten um 90 Prozent. Diese eindrücklichen Zahlen sind nur zu einem Teil der Politik gutzuschreiben – obwohl sich gewisse Kreise gerne damit brüsten.

Gesetze hinken der Realität in der Regel hoffnungslos hinterher. Bis die Politik auf die Raser-Diskussion reagierte, ging im Falle von Via Sicura gut ein Jahrzehnt ins Land. Die völlig übertriebene Forderung des damaligen Verkehrsministers nach Nulltoleranz verursachte nämlich erst einmal eine Blockade. Erst die 16 kantonalen und parlamentarischen Raserinitiativen brachten die Debatten in Gang.

Ein guter Teil der stark gesunkenen Opferzahlen geht also auf das Konto des gesunden Menschenverstandes und der freien Marktwirtschaft. Leitplanken, die eher als Spiesse denn als Sicherheitselemente wirkten, sind ebenso verschwunden wie unzählige unbewachte Bahnübergänge. Und auch in Zukunft lassen sich noch weitere, berühmt-berüchtigte Unfallschwerpunkte eliminieren. Dafür sieht Via Sicura eine Massnahme vor, die am kommenden 1. Juli in Kraft tritt und die Strasseneigentümer – also Bund, Kantone und Gemeinden – verpflichtet, diese Gefahrenstellen sukzessive zu beheben. Dazu gehört meiner Meinung nach auch der Gotthard-Strassentunnel. Die zweite Röhre würde manch fatalen

Frontalcrash zum Vornherein verhindern. Nur hier haben ausgerechnet jene Kreise, die eine Nulltoleranz bei den Verkehrstoten fordern, absolut kein Gehör.

Die Automobilindustrie leistete wohl einen ebenso wertvollen Beitrag an die Verkehrssicherheit. Knautschzonen, Kopfstützen, Gurtstraffer, Airbags, ABS und ASR, um nur ein paar der heute selbstverständlichen Installationen zu nennen, führten die Hersteller aufgrund des freien Wettbewerbes und nicht auf Druck von Vorschriften ein. Die stetige Erneuerung des Fahrzeugparks bewirkt deshalb vergleichsweise rasch einen positiven Effekt auf das Unfallgeschehen.

Fazit:

Die Sicherheit auf unseren Strassen, das beweisen die Statistiken eindrücklich, lässt sich auch in Zukunft weiter erhöhen. Vorschriften sind aber nur ein Teil der Lösung. Ich werde mich deshalb weiterhin für Gesetze mit Augenmass einsetzen, so wie dies dem Parlament im Falle von Via Sicura einigermaßen gelungen ist.

Einen viel entscheidenderen Einfluss auf die Zahl der Verkehrstoten haben die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Um die Unfallrisiken zu minimieren, müssen die von den Verkehrsteilnehmern erhobenen Steuern, Gebühren und Abgaben aber auch tatsächlich in Strassenprojekte fliessen, und dürfen nicht zur Quersubventionierung unrentabler Utopien zweckentfremdet werden. Genau darauf zielt die sogenannte Milchkuh-Initiative ab. Sie verlangt, dass das Verursacherprinzip konsequent eingehalten wird. Die Initiative will zudem, dass die Einführung neuer beziehungsweise die Erhöhung von Steuern, Gebühren und Abgaben inskünftig dem fakultativen Referendum unterstehen. Bis im September 2014 müssen wir

mindestens 100'000 Unterschriften sammeln, um dem Anliegen im Parlament eine Chance zu geben.

Genau in die umgekehrte Richtung zielt die Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“ des Verkehrsclubs der Schweiz. Der VCS will bewirken, dass die Hälfte der Mineralölsteuer zukünftig in den Ausbau der Bahninfrastruktur zu investieren ist. Für den Strassenverkehr hätte dies verheerende Folgen. Die VCS-Initiative und den Gegenvorschlag mit dem Titel „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ (kurz FABI) haben wir am Dienstag und Mittwoch im Nationalrat behandelt.

Vorerst aber treten stufenweise die neuen Vorschriften von Via Sicura in Kraft. Die ersten Konsequenzen sind bereits spürbar. Seit dem 1. Januar dieses Jahres wurden meines Wissens bisher drei Raserfahrzeuge von den Behörden eingezogen. Und Achtung: Warnen Sie beispielsweise über Facebook hunderte Ihrer Freunde vor einer Radarkontrolle, müssen Sie in Zukunft mit einer Busse rechnen. Warnungen vor Verkehrskontrollen unter Verkehrsteilnehmern sind aber weiterhin erlaubt.

Wichtigste Neuerung ab dem 1. Januar 2014 ist das obligatorische Fahren mit Abblend- oder Tagesfahrlicht. Die durch den leicht höheren Verbrauch entstehenden Kosten stehen in keinem Vergleich zu jenen eines Unfalles. Das obligatorische Fahren mit Licht betrifft hoffentlich weit mehr Autofahrerinnen und Autofahrer, als die ebenfalls neu einzuführende Fahreignungsabklärung für Lenker, die 1,6 oder mehr Promille Alkohol im Blut haben. Und übrigens: Auch für dieses Problem hat der Gesetzgeber eine Lösung im Köcher. Ab 2015 erhalten Alkoholsünder ihren Ausweis nur zurück, wenn sie ihr Fahrzeug mit einer Alkohol-Wegfahrsperrung ausrüsten.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen, geschätzte Damen und Herren, allzeit gute und unfallfreie Fahrt. Und ich hoffe für Sie, dass Sie mit den von uns Parlamentariern neu kreierten Gesetzen nicht allzu oft in Konflikt kommen.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.