

Schweiz

## Feindbild Autofahrer

Das neue Strassenverkehrsgesetz («Via sicura») macht fast jeden zum Verkehrssünder. Ein totalitäres Nulltoleranz-Regime kriminalisiert die Autofahrer. Höchste Zeit, das Steuer herumzureissen.

Von Christoph Mörgeli



**Christoph Mörgeli**

Auch diese Glanzidee, deren Auswirkungen nun immer absurder werden, kam aus Brüssel: Im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts wollte die EU die Zahl der Unfalltoten im Strassenverkehr halbieren. Das Ziel wurde bei weitem nicht erreicht und darum – wie üblich – zeitlich einfach nach hinten geschoben. Schweden verfolgt seit 1997 die «Vision Zero» auf der Grundlage des weltfremden Dogmas, laut dem der Strassenverkehr sich so sicher organisieren lasse, dass schwere Verletzungen und Todesopfer sich völlig vermeiden liessen. Dahinter steht der Fehlschluss, man könne den Verkehr technisch so perfektionieren, dass der Faktor Mensch keine Rolle mehr spielt.

### **«Via sicura» als Ersatzreligion**

In der Schweiz begeisterte sich vorab der damalige SP-Bundesrat Moritz Leuenberger für die «Vision Null». Als Verkehrspolitiker interessierte er sich allerdings keinen Deut für Errungenschaften der Technik oder für die eindrücklichen Fortschritte der Automobilindustrie – gerade auch im Sicherheitsbereich. Er überliess die Knochenarbeit seinem tüchtigen Generalsekretär und fiel durch launige Reden und launenhafte Ausbrüche auf. «Vision Zero», diese skandinavische Ersatzreligion zur Erschaffung eines besseren Menschen, erfüllte den Sozialdemokraten aber mit heiligem Furor.

Schon 2002 machte Leuenbergers Uvek die Utopie zum Dogma, nach dem in absehbarer Zeit keine Verkehrstoten mehr zu beklagen seien. Damit war der moralistische Hochsitz erklommen. Wer findet schon im Ernst, dass mehr Tote auf den Strassen eine gute Sache seien? Elf Jahre lang bastelte das Departement Leuenberger am Konzept einer «Via sicura».

Interessanterweise kam niemand auf die Idee, die «Vision Zero» auf andere Politikbereiche anzuwenden. Etwa auf die Staatsverschuldung, den Sozialmissbrauch oder das Asylwesen, ja nicht einmal – um bei der Verkehrspolitik zu bleiben – auf den Dauerstau in den Agglomerationen.

2004 forderte das zuständige Bundesamt für Strassen (Astra) 56 teilweise absurde Massnahmen; nach heftigen Protesten blieben immerhin 23 davon übrig. 2005 erfolgte eine Revision des Strassenverkehrsgesetzes mit dreijähriger Probezeit nach Erwerb des Führerausweises und obligatorischen Weiterbildungskursen. Noch vor Einführung des Massnahmenpakets der «Via sicura» senkte das Parlament die Promillegrenze von 0,8 auf 0,5. Dass dies das Ende zahlreicher etwas abseits gelegener Speisewirtschaften nebst Vernichtung mancher Arbeitsplätze bedeutete, kümmerte weder die festbesoldeten Parlamentarier noch die festbesoldeten Verkehrsbeamten.

Die Einführung von Lasermessgeräten anstelle von Infrarot verband das Departement durch eine einfache Verordnung mit der Senkung der Toleranzgrenze bei Geschwindigkeitsüberschreitung von 5 auf 3 Kilometer pro Stunde. Mit Sicherheit hatte diese Massnahme rein nichts zu tun, sehr wohl aber mit einer Wohltat für die ständig klammen Staatskassen: Mittlerweile knöpfen die Kantone den Autofahrern jährlich 650 Millionen Franken Bussgelder ab.

Die «Via sicura» wurde im Sommer 2012 vom Parlament leicht abgemildert und unter der Ägide von CVP-Bundesrätin Doris Leuthard verabschiedet. Der damals erlassene Strauss an Vorschriften zwecks Unfallprävention wurde nur gerade von der geschlossenen SVP bekämpft. Als hehres Ziel gab man vor, dass nur noch gutausgebildete, «voll fahrfähige Menschen» in sicheren Fahrzeugen auf sicheren Strassen verkehren dürften. Das Programm will ganz im Slang der Achtundsechziger das «gesellschaftliche Problembewusstsein» schärfen, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflussen sowie die Sicherheit der Fahrzeuge und der Strasseninfrastrukturen stärken. Zahlreiche dieser seit 1. Januar 2013 stufenweise eingeführten Massnahmen machten Gesetzesanpassungen nötig. Die Automobilverbände – von den Automobilisten für die Vertretung ihrer Interessen bezahlt – mäkelten nur gedämpft über die Zweckentfremdung von Strassengeldern.

Neu eingeführt wurde damals die obligatorische Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung bei bestimmten Tatbeständen wie Konsum von Betäubungsmitteln «mit hohem Suchtpotenzial». Strikte «Raser»-Definitionen ab einer bestimmten Überschreitung der verschiedenen Tempolimiten verlangen einen Führerausweisentzug von mindestens zwei Jahren, im Wiederholungsfall für immer, mindestens aber für zehn Jahre. Angedroht wird den «Rasern» eine Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren, wobei als «Raser» auch jene gelten, die «elementare Verkehrsregeln» verletzen.

Bei «qualifiziert grober Verkehrsregelverletzung» kann das Gericht das betreffende - Motorfahrzeug «einziehen und verwerten lassen» – ein krasser Verstoss gegen die Eigentumsгарantie in Artikel 26 der übergeordneten Bundesverfassung. Entgeltliche oder öffentliche Radar- oder Polizeikontrollwarnungen wurden verboten. Dem Bundesrat wurde Anfang 2013 die Kompetenz übertragen, gegenüber dem Ausland Auskünfte über die Fahrzeuglenker und die «Vollstreckung von Geldstrafen oder Bussen in eigener Kompetenz» zu erteilen.

## **Absurde Strafmassnahmen**

Ab dem vollendeten 70. Altersjahr müssen sich Senioren mindestens alle zwei Jahre vertrauensärztlich untersuchen lassen. Besonders drastisch aber ist, dass die Ärzte vom Berufsgeheimnis entbunden wurden, um ihre Patienten wegen körperlicher oder psychischer Krankheit, wegen eines Gebrechens oder einer Sucht an die kantonale Strassenbehörde zu melden. Kaum einem Patienten dürfte diese stasi- ähnliche Gesetzesbestimmung bekannt sein, die das Vertrauensverhältnis zwischen Arzt und Patient vollkommen untergraben muss.

Ein Jahr später wurde ein Alkoholverbot für Berufschaffeuere, Neulenkende, Fahrschüler, Fahrlehrer und Begleitende auf Lernfahrten erlassen. Das Lichtobligatorium für Fahrten auch am Tag kam den pädagogischen Neigungen des Durchschnittsschweizers entgegen: Hatte er früher eifrig die Lichthupe betätigt, wenn man tagsüber mit Licht fuhr, tut er es heute im gegenteiligen Fall. Die Halter eines Fahrzeugs wurden verpflichtet, Ordnungsbussen zu bezahlen, auch wenn der «Täter» nicht bekannt ist. Ein halbes Jahr danach kam ab 1,6 Promille die obligatorische Fahreignungsuntersuchung bei Fahrern hinzu. Seit dem 1. Januar 2015 dürfen die Versicherungen Rückgriff auf Raser, Alkoholisierte oder «Fahruntfähige» nehmen.

Der Bundesrat setzt seit diesem Datum auch gesamtschweizerisch einheitliche «Qualitätssicherungsmaßnahmen» bei der Fahreignungsabklärung und eine «Anpassung der medizinischen Mindestanforderungen» durch. Bedingt fahrtauglich erklärte Senioren erhielten beispielsweise ein Nachtfahr- oder Autobahnverbot. Im Sommer 2015 trat die revidierte Verkehrszulassungsverordnung in Kraft, welche die Fahreignungsprüfung landesweit einheitlich regelt. Letzten Herbst wurde auch die Atemalkoholprobe von 0,8 Promille und mehr als gerichtlich verwertbar bestimmt und ersetzt die bisher übliche Blutprobe. Für die nähere Zukunft sind Nachschulungskurse bei Führerausweisentzug geplant, ferner eine Alkohol-Wegfahrsperre sowie der obligatorische Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten. Wir werden es noch erleben, dass sämtliche Fahrzeuge mit einer Blackbox ausgerüstet sind, so dass die Geschwindigkeitsüberschreitungen automatisch aufgezeichnet werden und die Bussen umgehend ins Haus flattern. Anno 2015 wurde über 80 000 Mitbürgern – also etwa der gesamten Stadt Luzern – der Fahrausweis entzogen.

Die absurden Beispiele der Auswirkungen von «Via sicura» sind zahlreich. Ein langjähriger Polizeifahrinstructor mit 1,75 Millionen belegbaren unfallfreien Kilometern Fahrleistung überholte einen sichtbehindernden Personenwagen mit Anhänger auf gerader Strecke bei schönem Wetter ohne Gegenverkehr und Fussgängerstreifen. Die Kantonspolizei Baselland mass eine Überschreitung von 28 Kilometern pro Stunde. Im Kanton Zürich erfolgte dann ein Führerausweisentzug trotz «kann»- Formulierung; der «Täter» erlitt einen praktisch vollständigen Ausfall seiner beruflichen Einnahmen. Dabei wäre daran zu erinnern, dass die Tempolimite von 80 ausserorts 1985 nicht wegen der Verkehrssicherheit, sondern einzig als Sofortmassnahme gegen das irrealer «Waldsterben» eingeführt worden war.

Ein 69-jähriger ETH-Ingenieur, bis vor kurzem Inhaber des Fliegerbrevets, wurde polizeilich wegen angeblich «unsicheren Fahrens» ohne jede Verkehrsregelverletzung angehalten. Der Polizist kündigte einen Bericht über die Fahreignung ans Amt für Administrativmassnahmen an. Der «Täter» musste zum verkehrsmedizinischen Fahreignungstest beim Zürcher Institut für Rechtsmedizin antreten und wurde dort mit Fragen zu Name, Vorname, Datum und Uhrzeit befragt, als sei er Herr Alzheimer persönlich. Es folgten Figurenzeichnen, Trail Making Test A und B, eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt und schliesslich die Verfügung, er habe sich fortan jährlich zu dieser Kontrolle einzufinden. Das Opfer wehrte sich bis vor Bundesgericht und erlebte einen nicht nachvollziehbaren Gebührendschungel und Gesamtkosten im fünfstelligen Bereich.

## **Gute Zeiten für Verkehrsmediziner**

Eine Seniorin im Toggenburg wurde beim Besuch ihres Hausarztes von diesem beobachtet, wie sie nicht ganz sicher einparkte. Der Doktor meldete diese Patientin noch gleichentags als fahruntauglich ans Strassenverkehrsamt in St. Gallen, welches ihr umgehend den Fahrausweis entzog. Ein jüngerer Handelsvertreter fuhr unlängst nach einer Feier noch zu seiner drei Kilometer entfernten Freundin und wurde von der Polizei mit deutlich zu hohem Alkoholpegel erwischt. Er muss im Jahr seines Ausweisentzugs vollkommen alkoholfrei leben und dies mittels Einsenden von Haarproben beweisen. Obwohl er also nicht ans Steuer kann, durfte er diesen Silvester nicht einmal mit einem einzigen Glas Champagner anstossen.

«Via sicura» setzt sich erbarmungslos über das verfassungsmässige Diskriminierungsverbot hinweg. Verlierer sind Neulenkende, Senioren oder Berufschaffende, alles mittlerweile schlicht Personen minderen Rechts. Die grossen Gewinner sind demgegenüber die Verkehrsmediziner und Verkehrspsychologen, deren Bedeutung, Anzahl und Verdienst rasant zunimmt. Ab 2018 sind nur noch Ärzte mit zweijähriger Zusatzausbildung zur Fahreignungsbegutachtung zugelassen. Voraussetzung ist die Absolvierung eines theoretischen Weiterbildungscurriculums und eine mindestens zweijährige Tätigkeit in einer verkehrsmedizinischen Weiterbildungsstätte mit einem Arbeitspensum von wenigstens 50 Prozent. Ein in die Praxis eingespannter Arzt hat für diese Zusatzausbildung keine Chance. Dafür hat sich das Fach Verkehrsmedizin mittlerweile als beliebtes weibliches Berufsfeld entwickelt, da es Teilzeitpensum, eine staatliche Anstellung und den pünktlichen Ladenschluss garantiert.

## **Mehr Unfälle seit «Via sicura»**

Das Bundesamt für Strassen bewirbt die Sicherheit der Strasse auf seiner Homepage, - allerdings mit wenig Sicherheit in der Rechtschreibung («Parlement»). Für eine Bilanz sei es noch zu früh, wehren die Beamten ab. Kein Wunder: Während die Zahl der Unfälle seit 2003 Jahr für Jahr abgenommen hat, stieg sie 2013 wieder nach oben – dummerweise genau im Jahr der Einführung von «Via sicura». Die Verkehrskommission des Ständerates ruft darum nach einer Gesamtevaluation. Beim Touring Club Schweiz wächst der Druck der Basis, etwas zu unternehmen. Nationalrat und Anwalt Fabio Regazzi (CVP) übt scharfe Kritik am automatischen Mindestmass für «Raser». Sein jurassischer Parteikollege Jean-Paul Gschwind verlangt per Motion die «Wiederherstellung der Verhältnismässigkeit der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen». In der Romandie startete unlängst ein neugegründeter Verein eine Volksinitiative «gegen die Missbräuche von «Via sicura»».

2015 sind insgesamt 427 168 motorisierte Strassenfahrzeuge neu in Verkehr gesetzt worden. Damit nähert sich der Schweizer Fahrzeugbestand der 6-Millionen-Grenze. Der Dichtestress im hiesigen Privatverkehr ist enorm – und führt zu entsprechenden Unfällen. Bald die einzige Massnahme, die den Bürokraten unserer Verkehrssicherheit noch nicht eingefallen ist, wäre wohl nicht die wirkungsloseste: die Beschränkung der Massenzuwanderung.