

Via mala

Zum WK mit allen Autofahrern? Eine Lektion in Staatskunde.

Von Markus Schär

Mit 125000 Franken Lohn kann die Person rechnen, die der Bund vor zwei Monaten in seinem Stellenanzeiger suchte. Als «Projektleiter/in Aus- und Weiterbildung Strassenverkehr» solle sie Konzepte entwickeln, wie Fahrschüler auszubilden und Verkehrsstünder nach Ausweisentzügen nachzuschulen seien: «Weiter ist die obligatorische Weiterbildung für alle Führerausweisbesitzerinnen und -besitzer zu konzipieren und umzusetzen.»

Erzwungene Wiederholungskurse für jeden Autolenker? Dass das Bundesamt für Strassen (Astra) daran denkt, erfuhr die Öffentlichkeit erst vor den Sommerferien – auf dem üblichen Weg, auf dem die Bundesverwaltung die öffentliche Meinung beeinflusst. Am 29. Juni hätte der Bundesrat das Programm «Via sicura» absegnen sollen, mit dem das Departement von Moritz Leuenberger bis 2010 die Zahl der Verkehrstoten von 500 auf 300 senken will. Wegen des Aufwands – jährlich 670 Millionen Franken, aus der Bundeskasse und per Erhöhung der Haftpflichtversicherungsprämien zu bezahlen – wies die Regierung das Paket aber vorerst zurück. Um sein ehrgeiziges Projekt zu verteidigen, bat darauf Astra-Direktor Rudolf Dieterle die Sonntagszeitung zum Gespräch.

«Der Führerausweis soll auf zehn Jahre befristet werden», verriet er dabei. «Dann muss der Fahrzeuglenker einen Weiterbildungskurs besuchen und das auch nachweisen. Im Kurs wird er sowohl theoretisch wie praktisch auf Neuerungen im Verkehr aufmerksam gemacht.» Also etwa darauf, wie der Vortritt bei Kreuzungen mit Stoppstrasse geregelt ist oder auch wie sich der Automobilist in Kreiseln korrekt zu verhalten hat, wie Astra-Sprecher Thomas Rohrbach erklärt: «Von vier, die in einen Kreiseln fahren, fahren zwei falsch.»

Neu wird es Kreiseln geben, die zusätzlich mit einer Lichtsignal-Anlage versehen sind - und so die Idee des Kreisels wieder aufheben; also überflüssig machen. Doppelt genächt ist in diesem Fall schlechter und ist eine reine Arbeitsbeschaffungsmassnahme

Auch ohne Kreiseln und Vortrittstheorie fahren die Älteren aber zumeist unfallfrei: Die Altersgruppe zwischen 18 und 24 verursacht jährlich 80 Tote oder Schwerverletzte pro 100000 Fahrer, jene zwischen 25 und 44 noch 32 und jene zwischen 65 und 74 bloss 13. Warum also sollen auch die untadeligen Fahrzeugführer alle zehn Jahre einen halben bis ganzen Tag zum Wiederholungskurs antreten? «Wir können den Leuten die Augen öffnen, welche Verantwortung sie tragen, wenn sie sich in ein Auto setzen», sagt Thomas Rohrbach. Im Übrigen verbittet er sich die Bezeichnung WK und beteuert, niemand werde zur Nachschulung «geprügelt». Wer den Besuch des Kurses nicht nachweisen kann, erhält einfach keinen Fahrausweis mehr.

Die Lektion in Verkehrsschulung ist so eine Lektion in Staatskunde: Sie zeigt, wie in der Schweiz die Bundesverwaltung Politik macht – wie sie ohne Auftrag, geschweige denn Segen des Volkes und der Volksvertreter unseren Alltag prägt.

Vor fünf Jahren liess sich das Bundesamt für Strassen von seinem höchsten Chef, Bundesrat Moritz Leuenberger, gerne auffordern, die «Vision Zero» zu entwickeln. Die Schweiz steht zwar im internationalen Vergleich bei den Verkehrstoten am viertbesten da, nachdem deren Zahl seit dem Höchststand von 1773 in den siebziger Jahren stetig um mehr als zwei Drittel gesunken ist. Doch als Fernziel peilte der Departementschef an: null Tote und null Schwerverletzte – fast zu jedem Preis.

Futter für die Bürokraten

Die 77 vorgeschlagenen Massnahmen gingen aber angeblich selbst ihm zu weit. Zumindest sagte es Moritz Leuenberger, als der Volkszorn hochkochte, weil «Vision Zero» das weitere Senken der Tempolimiten auf 70/110 und den Einbau von Überwachungsgeräten in alle Fahrzeuge vorsah. Aus der «Vision Zero» – auch als «Null-Idee» verspottet – wurde deshalb «Via sicura», ohne die provokativsten Ideen, aber mit derselben prinzipiellen Vision. Knapp zwei Jahre arbeitete ein siebenköpfiges Projektteam unbeirrt, gecoacht von einem Beratungsbüro, beraten von Fachgruppen mit Vertretern auch der Fahrlehrerverbände und überwacht von einem 30-köpfigen Begleitausschuss mit Ständerat Hans Lauri (SVP) und Nationalrätin Pia Hollenstein (Grüne), der «den Blick für das Realisierbare schärfte».

Noch 56 Massnahmen umfasst das Ende 2004 vorgestellte Programm: Selbstverständliches wie die Sanierung der Unfallschwerpunkte und viel Bürokratenfutter wie «Ausbau der internationalen Kontaktpflege». Ohne Details finden sich darunter auch «Befristung der Führerausweisgültigkeit» und «Obligatorische Weiterbildung für Motorrad- und PW-Lenkende»: Beide Massnahmen wären «wesentlich schlechter» bewertet worden, wenn die Experten das Verhältnis von Kosten und Nutzen stärker gewichtet hätten.

So aber steht der aufwendige Automobilisten-WK im Massnahmenplan, ohne dass sich bisher Widerstand regte. Verhindern kann ihn nur noch der Bundesrat. «Selbstverständlich», beteuert Astra-Sprecher Thomas Rohrbach, «unterstehen wir dem Primat der Politik.»

Siehe auch Artikel zum Thema «Speer und Air»