



Herrn
Pascal Blanc
Bereichsleiter Zulassung,
Haftpflicht und Strafen
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
CH-3003 Bern

Bern, 26. März 2010

Parlamentarische Initiative „Abschaffung der Fahrradnummer“
Stellungnahme des Automobil Clubs der Schweiz (ACS)

Sehr geehrter Herr Blanc
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zur Parlamentarischen Initiative Stähelin (08.520) „Abschaffung der Fahrradnummer“ Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

Der ACS ist mit der vorgeschlagenen Abschaffung der Fahrradnummer nicht einverstanden. Am heutigen bewährten System der mit der obligatorischen Velovignette verbundenen Haftpflichtversicherung ist auch in Zukunft festzuhalten. Unter Anderem hilft die durch die erforderliche Beschaffung der Vignette bestehende minimale Hürde, betriebsuntaugliche Fahrräder aus dem Strassenverkehr weg zu halten und ist damit zumindest ein kleiner Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Allenfalls wäre im Gegenteil das System der Velovignette sogar in Richtung verursachergerechte Finanzierung der von Fahrrädern benutzten Infrastruktur auszubauen.

Wir erachten es als falsches Signal, wenn die obligatorische Velovignette und die damit verbundene Versicherungsdeckung abgeschafft werden soll. Das Fahrrad ist ein wichtiges Transportmittel und soll - wie auch sein Risikopotenzial - durch Besitzer und Nutzer ernst genommen werden. Dabei wirkt die Velovignette unterstützend.

Für uns interessant ist auch die Tatsache, dass sich Pro Velo Schweiz, der nationale Dachverband von über 30 lokalen und regionalen Veloverbänden in allen Landesteilen der Schweiz, klar gegen das zur Diskussion stehende Vorhaben ausspricht. Auch die Stiftung SchweizMobil möchte von einer Abschaffung absehen und könnte sich eine Ergänzung der bestehenden reinen Versicherungsvignette mit einer Benützungsabgabe zur Finanzierung der ausschliesslich von Fahrrädern benutzten Infrastruktur vorstellen.

Der ACS könnte ein entsprechendes Vorhaben durchaus unterstützen. So könnte die Vignette nicht nur die Versicherungsdeckung gewährleisten, sondern sich darüber hinaus zu einer verursachergerechten Veloabgabe entwickeln, deren Erträge für Infrastruktur-, Unterhalts- und Betriebskosten von Routennetzen beigezogen werden könnten.

Immerhin wird der Fahrradbestand in der Schweiz per Ende 2009 auf rund vier Millionen Stück geschätzt. Bereits heute ist es praktisch unmöglich, die Besitzerinnen und Besitzer dieser Fahrräder ausfindig zu machen – ganz im Gegenteil zu den Halterinnen und Haltern von Motorfahrzeugen, die aufgrund des am Fahrzeug angebrachten Kennzeichens nicht nur einer obligatorischen Versicherungspflicht, sondern auch einer permanenten Kontrolle unterworfen sind. Bei einem Verzicht auf die Fahrradnummer würde der Trend hin zur Geringschätzung des Fahrrads als erworbenes Eigentum und zur Anonymisierung von Radfahrenden begünstigt.

Im Weiteren gilt es festzuhalten, dass der Fahrradverkehr bezüglich der Unfallkosten nicht unterschätzt werden darf. Gemäss einer aktuellen Untersuchung der so genannt externen Kosten des Verkehrs in der Schweiz liegen die Fahrräder betreffend die Unfallkosten mit 476 Millionen Franken in der Rangliste der Fahrzeugkategorien hinter den Personenwagen (884 Mio. Franken) an zweiter Stelle. Gemessen an den Fahrleistungen belegen sie sogar mit Abstand den unrühmlichen Spitzenplatz. Pro Fahrzeugkilometer betragen die verursachten Unfallkosten bei Fahrrädern 24,3 Rappen. Dies ist ein Vielfaches der vergleichbaren Unfallkosten von Personen- (1,7 Rp.), Liefer- (1,9 Rp.) und Lastwagen (2,1 Rp.).

Fragenkatalog

2.1 Soll das Haftpflichtversicherungspflichtobligatorium für Fahrräder abgeschafft werden?

Ja

Nein

Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Bemerkungen:

Das heutige System der Fahrradnummer, verbunden mit einer Haftpflichtversicherung, hat sich bewährt. Der Geschädigte bekommt seinen Schaden gedeckt, und der Radfahrende hat kein Risiko zu gewärtigen, dass er den verursachten Schaden selber berappen muss. Diese Regelung entspricht in jeder Hinsicht dem Verursacherprinzip und der Aufwand ist für den einzelnen Fahrradhalter sehr gering.

Es ist zu befürchten, dass für zirka zehn Prozent der Bevölkerung, die über keine Privathaftpflichtversicherung verfügen, und die – wie im Vernehmlassungsbericht festgehalten – in der Regel aus sozial wenig begüterten Schichten stammen, eine Versicherungslücke entsteht, falls das Versicherungspflichtobligatorium durch Abschaffung der Velovignette aufgehoben wird.

Die ins Feld geführten Kosteneinsparungen sind zudem ungewiss. Gegenüber der heutigen Regelung, wonach die Verursachenden bezahlen, würden neu über Privathaftversicherungen voraussichtlich alle Versicherten die Kosten von Velounfällen mitfinanzieren.

2.2 Motorfahräder

2.2.1 Soll das Haftpflichtversicherungsobligatorium für Motorfahräder abgeschafft werden?

- Ja **Nein** Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Keine Bemerkungen.

Wenn nein:

2.2.2 Soll die heutige Regelung für Motorfahräder beibehalten werden (Kontrollschild mit jährlicher Vignette?)

- Ja** Nein Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Keine Bemerkungen.

2.2.3 Sollen die Motorfahräder den übrigen Motorfahrzeugen gleichgestellt werden (ordentliche Immatrikulation mit Versicherungsnachweis, Fahrzeugausweis und Kontrollschildern)?

- Ja **Nein** Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Keine Bemerkungen.

2.3 Motorfahrzeuge von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

2.3.1 Sollen diese Motorfahrzeuge generell von der Versicherungspflicht befreit werden?

- Ja **Nein** Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Keine Bemerkungen.

2.3.2 Sollen diese Motorfahrzeuge generell den Motorfahrädern gleichgestellt werden?

- Ja **Nein** Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Keine Bemerkungen.

2.3.3 Soll der Bundesrat festlegen, welche Fahrzeugarten vom Versicherungsobligatorium befreit werden und für welche Fahrzeugarten die Regelungen betreffend die Motorfahräder gelten sollen?

- Ja** Nein Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Bemerkungen:

Es erscheint sinnvoll, wenn auf Verordnungsstufe geregelt wird, welche Fahrzeugarten wie typisiert werden.

2.4 Nationaler Garantiefonds (NGF)

2.4.1 Sind sie damit einverstanden, dass der NGF subsidiär die Deckung für durch Radfahrer verursachte Schäden übernimmt?

Ja

Nein

Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Bemerkungen:

Dies ist nicht verursachergerecht, sondern entspricht letzten Endes einer Querfinanzierung. Wir lehnen diesen Vorschlag deshalb dezidiert ab.

Es geht letztlich darum, dass mit der angestrebten Änderung jedem Einwohnenden die Möglichkeit gegeben würde, ohne Formalitäten mit irgendeinem Fahrrad loszudeln. Dies mag vielleicht als Bedürfnis der Bevölkerung dargestellt oder erkannt werden. Die finanziellen Folgen müssten konsequenterweise auch von der gesamten Bevölkerung getragen werden. Eine entsprechende Belastung der motorisierten Verkehrsteilnehmer würden wir als stossend beurteilen.

2.4.2 Sind Sie damit einverstanden, dass ein Selbstbehalt vorgesehen wird (z.B. Fr. 1'000)?

Ja

Nein

Nicht betroffen / keine
Stellungnahme

Bemerkungen:

Sollte es entgegen unserer Auffassung zu einem Systemwechsel kommen, die Fahrradnummer tatsächlich abgeschafft und der NGF subsidiär herangezogen werden, betrachten wir einen Selbstbehalt von tausend Franken als absolutes Minimum.

2.5 Inkrafttreten

2.5.1 Frage an die Vollzugsbehörden und Versicherer: Wie viele Monate benötigen Sie ab Beschlussfassung, um den Vollzug vorzubereiten?

... Monate

Keine Bemerkungen.

2.6 Weitere Bemerkungen

Keine weiteren Bemerkungen.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen bestens und versichern Sie, sehr geehrter Herr Blanc, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Automobil Club der Schweiz



Niklaus Zürcher, Direktor