



Rede von IGM-Präsident Theodor Klossner anlässlich der PK Swissmoto 2008

*Es gilt das gesprochene Wort*

## Via Sicura – Das Repressionspaket

Sehr geehrte Medienvertreter, liebe Standbesucher und Bikerfreunde

Warum lehnt die IG Motorrad das ominöse, aus der „Vision Zero“ abgeleitete Massnahmenpaket „Via Sicura“ ab? Was steht für die Motorradfahrer im Besonderen auf dem Spiel dabei? Diese und weitere Fragen werde ich Ihnen in den nächsten Minuten anhand von drei Beispielen beantworten: Anhand vom Fahren mit Licht am Tag, der geplanten Kontroll- und Strafverschärfung sowie des Vorschlags einer weiteren Reduktion der erlaubten Geschwindigkeiten werde ich Ihnen belegen, wie die berechtigten Sicherheitsanliegen der Töfffahrer im Via Sicura-Paket ignoriert werden. Als unausweichliche Konsequenz werden wir erleben, dass sich unser Rechtsstaat ob all dem tendenziell zum Unrechtsstaat entwickeln wird.

Lassen Sie mich kurz die heutige Situation zusammenfassen:

Nachdem der Bundesrat die von Anfang an unerreichbare „Vision Zero“ (jeder auch nur halbwegs gebildete Mensch weiss, dass null Unfälle systembedingt illusorisch und somit einfach nicht erreichbar sind) zur Doktrin erhoben hat, stehen insbesondere Bundesrat Moritz Leuenberger und sein Bundesamt für Strassen (ASTRA) unter dem Erfolgszwang, ein Ziel zu erreichen, das in der Praxis nicht erreichbar ist.

Ihre erste Ohrfeige erhielten die Initianten von „Vision Zero“ am 17. Mai 2003 in Bern, als eine der grössten Demonstrationen in der Geschichte der Schweiz die diskriminierende 80 km/h-Beschränkung für Motorräder an einem einzigen Tag vom Tisch fegte.

Auch wenn die „Vision Zero“ später zur „Vesipo“ und dann zur „Via Sicura“ mutierte, änderte sich an den Zielsetzungen der Programme wenig. Im Hintergrund wurde fleissig an politisch durchsetzbaren Verboten und Beschränkungen weiter gearbeitet. Ein Hauptaugenmerk lag dabei auf der Entwicklung einer Salami-Taktik, gemäss der Diskriminierungen einzelner Gruppen von Verkehrsteilnehmern weniger leicht erkennbar und weniger einschneidend ausfielen, um nur keinen weiteren Anlass für eine Bern-Demo zu liefern. Zudem beschloss der Bundesrat, die Strassenverkehrssicherheit – analog den Sozialversicherungen oder dem Militär – zur Bundessache zu machen. Gleichzeitig wies er den vom



# IG Motorrad CI Motards CI Moto

ASTRA und von der Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU erarbeiteten Massnahmenplan zurück und beauftragte das ASTRA, eine neue und durchsetzbare Massnahmenliste zu erarbeiten. Diese Liste liegt nun vor und geht dieses Jahr in die Vernehmlassung.

Schon früh haben wir von der IG Motorrad interveniert, weil wir realisierten, dass die Anliegen der Motorradfahrer bei vielen Massnahmen viel zuwenig berücksichtigt wurden. Das ASTRA war aber nicht bereit, einzelne Massnahmen, die die Motorradfahrer betreffen, mit uns zu diskutieren. Dies ist der Grund, dass wir uns entschlossen haben, das ganze Paket abzulehnen.

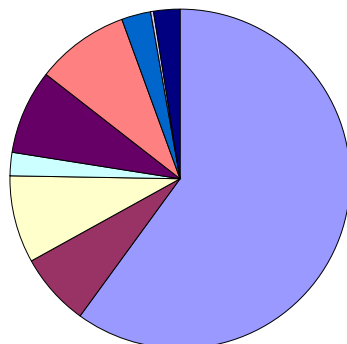
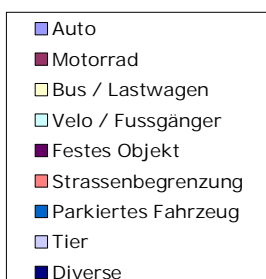
Die Art und Weise, wie die Beamten in Bern die Sache anpacken, lehnen wir ab. An drei Beispielen verdeutliche ich Ihnen, warum:

## 1. Fahren mit Licht am Tag

Motorradfahrer gehören zu den besonders verletzlichen Verkehrsteilnehmern. Sie können schneller als Velofahrer und Fussgänger unterwegs sein, verfügen aber nur über eine schmale Silhouette und keine Sicherheitsgurte oder andere Rückhaltesysteme, ja nicht einmal über eine echte Knautschzone. Früher wurde dieser Tatsache damit Rechnung getragen, dass ausschliesslich Motorradfahrer am Tag mit Abblendlicht fuhren. So konnte man sie gut vom übrigen Verkehr unterscheiden. Heute ist das anders. Heute fährt (fast) jedes Motorfahrzeug am Tag mit Licht. Eine automatische Differenzierung im Kopf des Betrachters zwischen Auto und Töff findet bei der permanent präsenten und hohen Anzahl von Lichtern nicht mehr statt. Für besondere Vorsichtsmassnahmen bestehen keine Zeit und kein Anlass. Ständig in „Achtungstellung“ kann niemand fahren.

Die Konsequenzen für MotorradfahrerInnen sind unübersehbar. Die meisten Kollisionen von Motorrädern finden mit anderen Verkehrsteilnehmern und nicht etwa mit der Strasseninfrastruktur statt.

Kollisionsgegner Motorradunfälle (EU MAIDS Report)





Noch alarmierender sollte die unbestrittene Tatsache sein, dass rund 2/3 aller Kollisionen zwischen Motorrad und Auto vom Automobilisten schuldhaft verursacht werden, und zwar i.d.R., weil das Motorrad schlicht übersehen wurde.

Die BfU beeindruckt das gar nicht. Sie beharrt auf dem Standpunkt, eine Diskussion sei überflüssig, Fahren mit Licht am Tag sei für alle sinnvoll! Eine Behauptung wider besseres Wissen, denn seit 30 Jahren wird in Europa und in den USA zum Thema „Fahren mit Licht bei Tag“ geforscht, bisher ohne überzeugende Resultate.

Es gibt keine einzige Studie, die einen relevanten Nutzen der Tagfahrlichter belegen kann! Also wurde ein eigentlicher Glaubenskrieg zu diesem Thema angefacht, der so weit geht, dass sich auch Motorradfahrer sicherer fühlen, wenn sie in ihr Auto steigen und das Licht bei Tag einschalten. Unser Nachbarland Österreich hat nun gehandelt und das Fahren mit Licht am Tag wieder von der Agenda gestrichen. Auch die EU-Kommission hat kürzlich zugestimmt, dieses Thema wieder aufzunehmen. Unsere Dachorganisation FEMA (Federation of European Motorcyclist Associations) in Brüssel konnte die Kommission überzeugen, dass es nicht sein kann, dass die Motorradfahrer und übrigens auch die Velofahrer und Fussgänger zusätzlich gefährdet werden. Motorradfahrer, Velofahrer und Fussgänger gehen heute im Lichtermeer von Millionen Autos unter. Den einzigen sicheren Nutzen von Fahren mit Licht am Tag haben die Bezinverkäufer und die Garagen, die die vermehrt herumfahrenden Einäuger verarzten dürfen.

## 2. Der Mythos „Die Geschwindigkeit ist schuld“

Eine weitere Strategie der Via Sicura, die wir vehement ablehnen, ist die allgemeine weitere Senkung der Geschwindigkeiten: Langfristiges Ziel der Kampagne ist es, innerorts generell 30, ausserorts generell 70 und auf Autobahnen generell 100 km/h einzuführen.

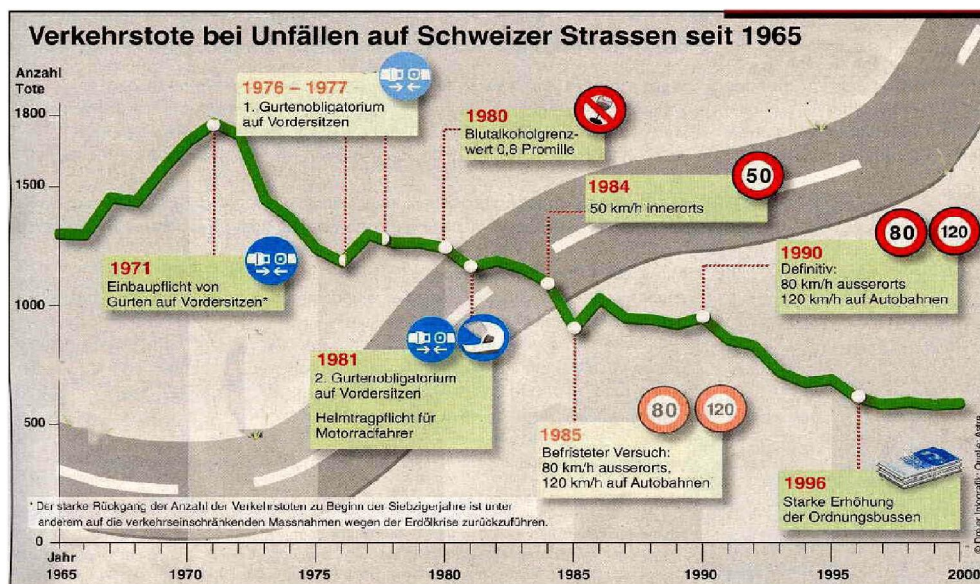
Der Zusammenhang, höhere Geschwindigkeit heisst mehr Unfälle, ist schon lange ein Mythos, der sich aber hartnäckig hält, weil er offensichtlich so einfach zu erklären und zu begreifen ist. Dabei gilt auch hier: Einer seriösen Überprüfung hält diese Tatsachenbehauptung nicht stand. Sogenannte Raserei schliessen wir hier natürlich aus.

Im Jahre 2007 hat der Verband Strasse Schweiz die Zusammenhänge von Geschwindigkeit und Unfällen detailliert untersucht. Das Resultat war eindeutig: In mehr als 85% aller Unfälle wurde die am Unfallort geltende, signalisierte Geschwindigkeit eingehalten! Die medienwirksamen Raserunfälle stellen in der Statistik eine kleine Minderheit dar und sind für das Unfallgeschehen auf unseren Strassen statistisch nicht repräsentativ. Für die Forderung des Astra nach tieferen Höchstgeschwindigkeiten eignen sie sich aber hervorragend, auch wenn jeder aufmerksam und kontrolliert fahrende Verkehrsteilnehmer mit solchen Massnahmen in Sippenhaft genommen würde.

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Bikerfreunde

Motorradfahren ist gefährlicher als manche andere Fortbewegungsart. Das wissen wir. Doch eine weitere Senkung der Höchstgeschwindigkeiten mindert diese Gefahren mitnichten. Es ist ein leichtes und durchschaubares Spiel von Bürokraten, die Höchstgeschwindigkeit herabzusetzen und gleichzeitig die Ausbeute an Bussgeldern zu steigern. Ich möchte aber vor den Konsequenzen warnen: Wir sind es leid, mit dem sogenannten Sicherheitsargument ausgebremst zu werden und auf der andere Seite erleben zu müssen, wie gemeingefährliche Kreiselinrichtungen à la Tegerfelden oder Kilometer lange Richtungstrennungen von Hauptstrassen mit Leitschranken oder Stahlseilen, wie Pilze aus dem Boden schiessen. Dass diese Einrichtungen Motorradfahrer extrem gefährden und wie Fleischwölfe und Guillotinen nur auf ihre Opfer warten, diese Vorstellung hat in den Köpfen der ach so kreativen Schreibtisch-Menschen keinen Platz.

Die unsinnige Verquickung von Geschwindigkeit und Sicherheit kann man sehr gut mit der Unfallentwicklung seit 1965 zeigen: Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ausserorts und auf Autobahnen in den 80er-Jahren hatte selbst nach fünf Jahren keinen messbaren Effekt gezeigt. Trotzdem wurde die Massnahme definitiv eingeführt. Der grösste Verdienst in Sachen Unfall- und Unfallfolgenentwicklung ist den Herstellern zuzuschreiben, die zwar immer schnellere, aber auch klar sichere Fahrzeuge entwickelt haben. Das gilt für Autos ebenso wie für Töff. Nur diesen offensichtlichen Tatsachen werden ASTRA oder BfU wohl kaum zustimmen.





### 3. Via Sicura: Wir werden ein Volk von Delinquenten!

Die von der „Via Sicura“ beabsichtigte weitere Verschärfung des Beschränkungs-, Kontroll- und Sanktionierungsregimes hat eine besorgniserregende Konsequenz: Die Kriminalisierung der Bevölkerung unter dem Titel der Verkehrssicherheit. Neue Kontrollarten wie die vor der Einführung stehende Section Control erhöhen den Kontrolldruck weiter. Doch in unseren Augen entlarvt die Section Control oder Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle die Verkehrsdepartement endgültig als Finanzeintreiber: Tunnels und Autobahnen als ohnehin schon sicherste Strassen sollen zusätzlich und streckenweise permanent überwacht werden. Die Disziplinierung der Bürger ist neben der Maximierung der Busseneinnahmen oberstes Gebot. Der Kanton Baselland hatte für die vorläufig gescheiterte Pilotanlage im Belchentunnel allein zwei Stellen zur Bussgelderhebung geplant.

Eine Gefahr, geschätzte Anwesende, wird dabei völlig ausgeblendet: die nämlich, dass sich der Rechtsstaat zum Unrechtsstaat entwickelt. All dies läuft relativ unbemerkt von der Öffentlichkeit ab, es betrifft ja nur die anderen. Dass dem nicht so ist, zeigen folgende Zahlen:

Im Jahr 2006 wurden in der Schweiz 97'000 Verbrechen und Delikte mit erteilten Strafurteilen abgeschlossen! Und jetzt schätzen Sie mal, wie hoch der Anteil der Verkehrsdelikte dabei war! Über die Hälfte, genau 54% aller Urteile betrafen Verkehrsdelikte. Man muss sich das einmal vorstellen:

Jedes Jahr wird in der Schweiz eine Stadt von der Grösse Luzerns strafrechtlich abgeurteilt, zum Vorbestraften gestempelt und mit sogenannten Massnahmen zusatzbestraft. Den Initianten der „Via Sicura“ ist das noch nicht genug. Sie wollen das rechtliche Gehör wesentlich einschränken, Urteile im Schnellgerichtsverfahren aussprechen und eines der schärfsten in Kraft sehenden Sanktionierungsregimes in Europa noch weiter eskalieren. Und da wollen Sie zustimmen?

Damit wir nicht missverstanden werden: Auch wir von der IG Motorrad und wohl alle Motorradfahrer sind mit der Zielsetzung einer verbesserten Sicherheit auf unseren Strassen einverstanden! Doch die Ansätze sind grundsätzlich anders zu legen:

### 4. Ein neue Verkehrssicherheitspolitik ist gefordert!

Dass die Organisationen und Prozesse zur Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit in unserem Lande falsch aufgezogen sind oder verkehrt laufen, auch wenn es uns Motorradfahrer betrifft, zeigt folgendes Beispiel:



## IG Motorrad CI Motards CI Moto

Von unseren Haftpflichtprämien bezahlen wir Motorradfahrer 0.75% als Zwangsabgabe an den Fonds für Verkehrssicherheit (FVS). Eine Organisation, die jedes Jahr über 20 Mio. Franken in Kampagnen und Studien investiert. Frei nach der Methode „Süühäfelì – Süüdeckeli sitzt nun die BfU als einer der Hauptnutznießer des FSV gleich noch in deren Verwaltungskommission! Unabhängige und sachorientierte Lösungsansätze dürften da keine grosse Rolle spielen, entscheidend ist, dass die zur Verfügung stehenden Gelder schön aufgeteilt werden.

Interessant ist in diesem Zusammenhang das Protokoll der – genau ein Jahr zurückliegenden – Sitzung vom 22. Februar 2007:

Da geht es zuerst um Spesenerstattungen, als nächstes folgen Wahlgeschäfte und im letzten Traktandum stellen die 33(!) Sitzungsteilnehmer fest, dass sie nach einem Jahr Diskussionen über eine Kampagne zum Thema Geschwindigkeit immer noch keinen Beschluss fassen können. Gott sei dank ist man versucht zu sagen, denn was zum Beispiel die Motorradfahrer Kampagne „Fahrweise“ in drei Jahren bewirkt hat, ist mehr als bescheiden: Die Website wurde gerade mal von 12800 Besuchern frequentiert. Fazit: Die 600'000 Motorradfahrer haben eine Kampagne bezahlt, die sie überhaupt nicht interessiert hat und die keine Beachtung fand!

Doch sind wir nicht ungerecht. Schliesslich hat der FVS auch etwas geleistet, schliesslich hat er die jährlich automatisch fliessenden 21 Millionen Franken aus Zwangsgebühren der Versicherungsnehmer (Automobilisten und Töfffahrer) unter die Leute gebracht und dabei das BfU mit Aufträgen alimentiert.

Im Rahmen der neuen „Via Sicura“ sollen die Zwangsabgaben weiter aufgestockt werden, so dass mit einer Erhöhung der Haftpflichtprämien um 15% zu rechnen ist. Zu welchen Studienaufträgen, Plakataushängen, Kursen für Verkehrspsychologen oder neuen Geschäftsstellen und gut bezahlten Arbeitsgruppen das führen würde, darüber kann sich jeder sein eigenes Bild ausmalen.

Wir fordern endlich eine realistische und wirkungsorientierte Tätigkeit der verantwortlichen Stellen: Solange die einfachsten Hausaufgaben zur Infrastruktursicherheit nicht einmal ansatzweise angegangen werden, sind für uns Töfffahrer alle Versuche von BfU und ASTRA, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, unglaubwürdig.

- Warum gibt es eigentlich bis heute keine Normen und Empfehlungen für Bitumeneinsatz bei Strassenreparaturen?
- Warum gibt es keine Vorschriften für rutschfeste Gullideckel?
- Warum gibt es keine Norm und Empfehlungen für Unterfahrschutz bei Leitschranken?

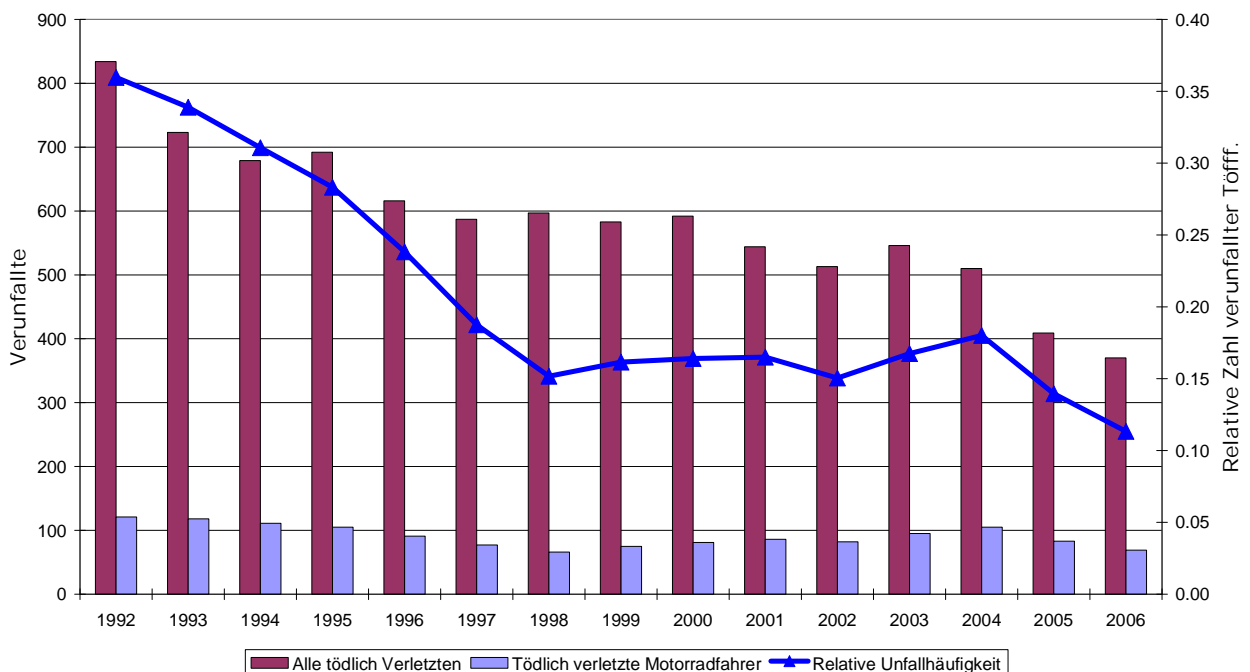


## IG Motorrad CI Motards CI Moto

Es gäbe noch eine ganze Reihe von Sofortmassnahmen, die ihre Wirkung zugunsten von uns Töfffahrern entfalten würden. Aber eben: Repressionsmassnahmen einzuführen ist einfacher, als eine fundierte und wirkungsorientierte Handlungsweise auszuarbeiten – und sie lassen die öffentlichen Kassen anschliessend so schön klingen. . .

Trotz allem: Motorradfahren ist in den letzten Jahren immer sicherer geworden. Dazu tragen – unterstützt von der modernen Technik – die Motorradfahrerinnen und –fahrer erst einmal selber bei. Dieser Aspekt wird gern vernachlässigt. Er passt vor allem denen nicht ins Bild, die versuchen, einzelne Raser zum Klassentypus hoch zu stilisieren, dessen gefährliches Unwesen nur über Kontrollen und Repressionen gestoppt werden kann. Das hat mit Realität nichts zu tun: Die Zahl der Unfälle sinkt trotz der stark steigenden Zahl der immatrikulierten Motorräder. In unkritischen bzw. in besonders motorradkritischen Medien wird immer nur von der absoluten Zahl gesprochen, und selbst wenn sich auch nur im Rahmen der statistischen Schwankungsbreite eine positive Abweichung zeigt, geht das Heulen los.

### Unfalltote in Abhängigkeit des Töffbestandes





## **IG Motorrad CI Motards CI Moto**

Damit komme ich zum Schluss:

Die IG Motorrad fordert eine Neuorientierung der schweizerischen Verkehrssicherheitspolitik unter klarer Berücksichtigung der berechtigten Anliegen von uns Töfffahrern. Wir werden das weitere Procedere um die „Via Sicura“ genau verfolgen. Sollten unsere Anliegen nicht auf Verständnis und auf ein positives Echo stossen, müssten wir im dümmsten Fall noch einmal einen Ausflug zum Bundesplatz unternehmen. Wir wünschten uns dann allerdings, dass Ihr dann alle wieder dabei seid!

Zürich, 22. Februar 2008

Theodor Klossner  
Präsident IG Motorrad