

Schweiz

Verkehrspolitik

Blackbox-Obligatorium der EU für Autos hätte Folgen für die Schweiz

Die EU arbeitet an einem Fahrplan, um alle Personenwagen serienmässig mit Unfalldatenschreibern auszustatten. Das beträfe ebenso alle in die Schweiz exportierten Fahrzeuge.

Von Maurice Thiriet

Was hierzulande Versicherungen ihren Kunden gegen eine Prämienverbilligung bereits anbieten, soll in der EU bald serienmässig bei allen PW erfolgen: der Einbau von Unfalldatenschreibern (UDS), auch Event Data Recorder oder schlicht Blackbox genannt (siehe Grafik). Der Verkehrsausschuss des Europaparlaments fordert im «Bericht über die europäische Strassenverkehrssicherheit 2011-2020» die EU-Kommission auf, bis Ende 2012 einen Plan vorzulegen, wie der Einbau «zunächst in Leihfahrzeugen, später auch in gewerblich genutzten und in privaten Fahrzeugen» rechtlich zu bewerkstelligen sei. Ausserdem müssen die Daten über eine «standardisierte Auslesestelle» verfügen, also theoretisch von allen gelesen werden können.

Wird eine solche Regelung eingeführt, dann gilt diese de facto auch für die Schweiz. «Was eingebaut ist, ist eingebaut», sagt Andreas Burgener, Direktor von Auto-Schweiz, dem Branchenverband der Automobilimporteure. Dass sich der Schweizer Gesetzgeber im Rahmen von Via sicura gegen die flächendeckende Einführung von Unfalldatenschreibern ausgesprochen hat, spielt dann keine Rolle mehr. «Es wird keine Sonderanfertigungen für den Schweizer Markt geben, dafür ist er zu klein», sagt Burgener.

In der EU erwächst dem serienmässig eingebauten UDS vor allem vonseiten des ADAC Widerstand. Es sei nicht klar, wem die Daten gehörten, und der rechtliche Grundsatz, wonach niemand gegen sich selber Beweise erheben müsse, werde im Fall der Unfallverursacher mehr als geritzt, lässt das deutsche Pendant zum Touring-Club Schweiz (TCS) verlauten. Die deutsche Automobilindustrie sieht dem Vorhaben der EU mit einer ähnlichen Begründung skeptisch entgegen. Und nebst rechtlichen Fragen sei auch die Frage nach der Akzeptanz durch die Autofahrer selbst nicht geklärt.

Nutzen für die Unfallforschung

In diesem Machtkampf mit der EU stehen der ADAC und die Automobilindustrie zunehmend mit dem Rücken zur Wand. So evaluiert derzeit der einflussreiche Deutsche Verkehrssicherheitsrat den flächendeckenden Einbau von UDS durchaus wohlwollend, da er sich laut der «Süddeutschen Zeitung» ebenfalls «Erkenntnisse für die langfristige Unfall-

forschung verspricht». Der Verkehrsausschuss des EU-Parlaments hat die Frage nach dem Nutzen der UDS bereits 2004 und 2006 in den gross und international angelegten Studien Veronica 1 und Veronica 2 klären lassen. Der Rechtsanwalt und damalige Leiter der Evaluationsprojekte, Ralf-Roland Schmitt-Cotta, stellt den Argumenten des ADAC die Ergebnisse der beiden Studien gegenüber. «Wir könnten eine Unmenge Daten zuhanden der Verkehrsunfallforschung sammeln», sagt Schmitt-Cotta. Damit könne die Unfallprävention in der Fahrerschulung und der Fahrzeug- und Infrastrukturtechnik verbessert werden.

Der Europäische Verkehrsausschuss nimmt den Gegnern zusätzlich Wind aus den Segeln und verlangt die «ausschliessliche Verwendung der Daten für die Unfallforschung». Dagegen kann man schlecht argumentieren. Mit diesem Passus wischen die EU-Politiker auch die Datenschutzbedenken vom Tisch, die Jurist Schmidt-Cotta ohnehin für zweitrangig hält, da die Autobauer bereits jetzt eine Menge Daten über das Fahrverhalten mit der Bordelektronik der Autos erheben, aber deren Auswertung bis dato exklusiv für sich beanspruchen.

Datenschützer möchte Regelung

Aus der Perspektive des Datenschutzes fiele die Einführung der UDS in der Schweiz in ein Rechtsvakuum. Nur rund 800 Privatpersonen sind schweizweit von Gesetzes wegen mit UDS unterwegs. Bei ihnen handelt es sich um Raser oder alkoholranke Fahrer, die den Führerschein im Rahmen von Via sicura unter strengen Auflagen und probeweise zurückerhalten haben. Der schweizerische Datenschutzbeauftragte Hanspeter Thür hat nicht per se Vorbehalte gegen die UDS, sähe deren Verbreitung in der Schweiz allerdings gerne gesetzgeberisch begleitet. «Im Hinblick auf die Begehrlichkeiten, die die Blackbox-Daten wecken, ist es notwendig, klare gesetzliche Regelungen zu schaffen, unter welchen Umständen beispielsweise Strafverfolgungsbehörden Zugriff auf die gespeicherten Daten haben sollen», sagt Thür.

Auch vonseiten des TCS würde UDS wenig entgegengesetzt. «Wenn die Autos damit serienmässig ausgestattet sind und nicht viel teurer werden, dann entsteht niemandem ein grösserer Aufwand und damit auch kein Problem», sagt TCS-Sprecher Erich Schwizer.

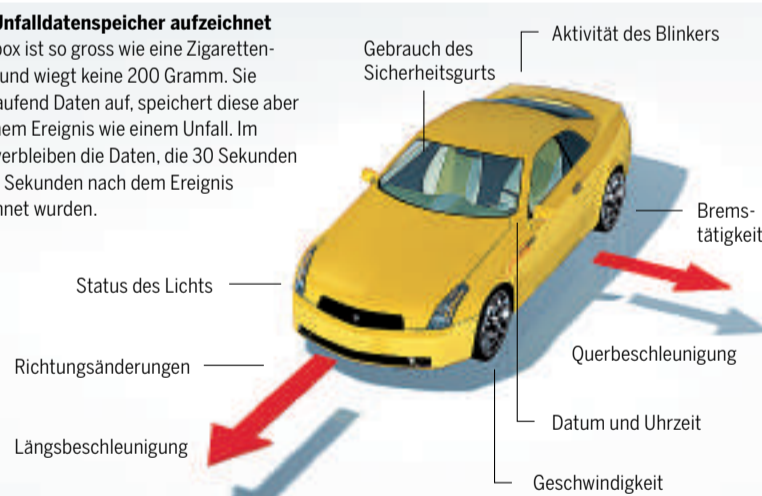


Eine Blackbox würde Aufschlüsse zur Unfallursache liefern: Unfallauto in einem Feld bei Triengen LU. Foto: Kapo Luzern (Keystone)

Die Blackbox fürs Auto

Was der Unfalldatenspeicher aufzeichnet

Die Blackbox ist so gross wie eine Zigarettenschachtel und wiegt keine 200 Gramm. Sie zeichnet laufend Daten auf, speichert diese aber nur bei einem Ereignis wie einem Unfall. Im Speicher verbleiben die Daten, die 30 Sekunden vor und 15 Sekunden nach dem Ereignis aufgezeichnet wurden.



TA-Grafik mt/ Quelle: Kienzle

Blackbox im Auto

Schadenssummen gehen zurück

Die Versicherungen Allianz und Axa Winterthur bieten Junglenkern auf freiwilliger Basis den Einbau von Unfalldatenschreibern (UDS) gegen eine Prämienreduktion an. Bei der Axa beträgt die Schadenssumme der «Crash-Recorder-Fahrer» rund 13 Prozent weniger als in der Vergleichsgruppe. Dabei spielen jedoch sowohl Selektion als auch Prävention eine Rolle, wie Axa-Unfallforscherin Bettina Zahnd ausführt. «Das heisst, dass wohl ein Teil der kleineren Schadenssumme darauf zurückzuführen ist, dass vorsichtige Fahrer sich eher für einen Crash-Recorder entscheiden», sagt Zahnd. Sämtliche neueren Fahrzeuge der Schweizer Blaulichtorganisationen sind mit UDS ausgerüstet. In Deutschland sind sowohl die Unfallzahlen wie auch die Summe der Schadensreparaturen bei diesen Organisationen nach der Einführung der UDS massiv gesunken. (thi)

Der Bund prüft Auto-Lernfahrausweis ab 16 Jahren

Der TCS verspricht sich sicherere Neulenker, wenn sie bereits mit 16 Jahren eine gewisse Fahrpraxis erwerben können. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung warnt.

Von Christian Brönnimann, Bern

Unter dem Namen Opera-3 läuft im Bundesamt für Strassen (Astra) derzeit eine Überprüfung der Ausbildungsmodalitäten zum Führerausweis. Dabei wird auch eine Idee diskutiert, die für Jugendliche eine grundlegende Neuerung mit sich bringen würde: die Herabsetzung des Mindestalters für den Auto-Lernfahrausweis auf 16 Jahre.

Astra-Sprecher Thomas Rohrbach bestätigt, dass in der Opera-3-Arbeitsgruppe das Mindestalter für begleitetes Fahren zur Debatte steht. Studien aus Deutschland und Frankreich, wo sich Minderjährige in Begleitung Erwachse-

ner ans Steuer setzen dürfen, zeigten durchaus positive Effekte, sagt Rohrbach. «Die tiefere Alterslimite könnte Vorteile haben.» Die Alterslimite für unbegleitetes Fahren hingegen ist laut Rohrbach nicht infrage gestellt.

Folgen sind umstritten

Hinter dem Vorschlag steckt der Touring-Club Schweiz (TCS). «Die tiefere Alterslimite hätte den Vorteil, dass Neulenker vor der Fahrprüfung mehr Erfahrung sammeln können. Mehr Erfahrung bedeutet mehr Sicherheit», erklärt der Leiter Verkehrssicherheit beim TCS, Jean-Marc Thévenaz. Trete ein Neulenker mit 18 Jahren zur Fahrprüfung an, der in den zwei Jahren zuvor bereits Hunderte Kilometer gefahren sei, dann sei dies allemal besser als ein unerfahrener, knapp 19-jähriger Prüfling.

Dieser Schluss ist umstritten. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) warnt vor einer Senkung des Mindestalters. Sie rechnet nicht mit einer Ver-

besserung der Verkehrssicherheit, im Gegenteil. «Die Sicherheitsbilanz ist eher negativ», sagt Sprecher Daniel Menna. Neulenker könnten nach einer Senkung des Mindestalters bereits kurz nach dem 18. Geburtstag selbstständig fahren, rund ein Jahr früher als bislang. Und mit einem tieferen Alter gehe ein erhöhtes Unfallrisiko einher, so Menna. «Unter dem Strich hätten wir mehr Personen der am stärksten gefährdeten Kategorie auf der Strasse.»

Zudem geht die BfU davon aus, dass die positiven Erfahrungen in Deutschland mit der Alterslimite 17 nicht auf die tiefere Limite zurückzuführen sind. Vielmehr liege dies daran, dass erst mit der tieferen Limite die Möglichkeit des begleiteten Fahrens geschaffen worden sei, wie sie in der Schweiz ohnehin bereits lange existiere.

Der Schweizerische Fahrlehrerverband ist ebenfalls skeptisch. Eine längere Lernfahrphase für Minderjährige könnte bedeuten, dass die Jungen vor

der Prüfung zwar mehr Erfahrungen sammeln, jedoch weniger auf die Dienste der Fahrlehrer zählen. «Alle Erfahrung nützt aber nichts, wenn nicht mit professionellen Fahrlehrern eine gute Grundlage gelegt wird», sagt Verbandspräsident Raphael Huguenin.

Anhörung bereits 2013

Die Meinungen in der Politik gegenüber der tieferen Alterslimite sind geteilt. Markus Hutter, FDP-Nationalrat und Präsident der Verkehrskommission, steht der Idee positiv gegenüber, wie er erklärt. Denn die Mobilität werde immer wichtiger und die Ausbildung im Strassenverkehr gehöre für Jugendliche einfach dazu. Die linke Seite hat hingegen Zweifel. Sie sehe keine Notwendigkeit für die tiefere Limite, sagt die grüne Nationalrätin Franziska Teuscher. Die Erfahrung zeige, dass Jugendliche vermehrt auf den ÖV setzen. Der TCS wolle mit dem Vorschlag bloss das Autofahren fördern.

Die Vorschläge der Opera-3-Arbeitsgruppe sollen dereinst auf dem Verordnungsweg umgesetzt werden. Die Anhörung ist laut Astra-Sprecher Rohrbach für das nächste Jahr geplant. Zur Diskussion stehen weitere Anpassungen der Zweiphasenausbildung, die 2005 eingeführt wurde. Eine umfassende Evaluation des neuen Systems durch die BfU befindet sich kurz vor dem Abschluss.

Konkret erwägen die Fachleute, einzelne Elemente der zweiten Phase - der dreijährigen Probezeit nach bestandener Fahrprüfung - in die erste Phase vor der Prüfung zu verlegen, wie Rohrbach erklärt. Dies könnte zur Folge haben, dass der zweitägige Wiederholungskurs der zweiten Phase gekürzt wird zugunsten des obligatorischen Verkehrskundeunterrichts zu Beginn der Ausbildung. Eine Abschaffung der Wiederholungskurse, wie es die FDP fordert, lehnt der Bundesrat hingegen ab, wie er kürzlich in einer Antwort auf die entsprechende Motion festhielt.