

Weniger Unfälle, weniger Opfer – aber noch immer fahren zu viele blau

Vor zwanzig Jahren senkte die Schweiz die Promillegrenze im Strassenverkehr

MICHELE COVIELLO

Die Silvesternacht vor zwanzig Jahren fiel in der Schweiz etwas weniger feuchtfröhlich als gewohnt aus. Per 1. Januar 2005 trat ein neues Strassen-gesetz in Kraft. Am Steuer waren ab sofort nur noch 0,5 Promille Alkohol erlaubt. Durstig feiern und trotzdem heim-fahren? Das war nun auch offiziell nicht mehr angebracht. Jener Jahreswechsel stellte den Beginn eines Kulturwandels dar. Viele mussten gezwungenermassen einen guten Vorsatz fassen: vor dem Fahren kaum zu trinken.

Vorangegangen war eine jahrzehntelange politische und öffentliche Debatte. Bereits 1994 hatte die Schweiz begonnen, über eine neue Grenze bei 0,5 Promille zu diskutieren. Rund jeder fünfte Tote auf den Strassen ging damals auf Unfälle unter Alkoholeinfluss zurück. Medien begleiteten den Prozess eng. Es entstand ein Ringen zwischen Vernunft, Genuss und Eigenverantwortung. Bürgerliche argumentierten mit dem «Gläschen in Ehren». Gastrobetriebe befürchteten Umsatzeinbussen. Und alle fragten sich: Was würde die neue Grenze konkret bedeuten? Wie viel Feldschlösschen lag noch drin?

Unbestrittener Nutzen

Das Land lotete sein Verhältnis zum Alkohol neu aus. So organisierte etwa die Sendung «Kassensturz» einen Versuch, bei dem sich Probandinnen und Probanden kontrolliert betranken: Hagere und Korpulente durften unterschiedlich viele Cüpli schlürfen, mit oder ohne Frühstück. Anschliessend prüfte ein Labor die Blutwerte. Das bestätigte das bisherige Halbwissen. Ein voller Magen verträgt etwas mehr Alkohol, ein massiger Männerkörper ebenso. So ähnlich hatten es bisher die Jassrunden geregelt: Heimfahren sollte der fülligste Mann am Tisch.

Doch mit den Diskussionen um die bevorstehende Gesetzesänderung begann ein Umdenken. Wissenschaftliche Fakten wurden stärker beachtet. Schon mit 0,2 bis 0,5 Promille sind Aufmerksamkeit, Sehschärfe und Gehör beeinträchtigt, Reaktionszeit und Risikofreude steigen. Selbst mit dem neuen Grenzwert bleibt die Unfallgefahr doppelt so hoch, wie wenn man nüchtern

fahren würde. Die Bevölkerung verinnerlichte dank einprägsamen Werbekampagnen eine Faustregel. Ein Bier oder ein Glas Wein sind knapp erlaubt. Mit mehr wird es schnell gefährlich.

Der Nutzen einer tieferen Grenze war letztlich unbestritten in der Politik. 2004 beschloss sie der Bundesrat definitiv, gekoppelt mit häufigeren und strengeren Kontrollen. Seit 2005 darf die Polizei auch ohne Verdacht auf Alkoholkonsum einen Atemlufttest durchführen. Die Strafen wurden deutlich schärfer, sie bewegen sich zwischen Tausenden von Franken, Ausweisentzug und jahrelanger Haft.

Wer fährt, trinkt nicht

Dieses Gesamtpaket wirkt – wenn auch bedingt. Als der Bund 2005 die neue Promillegrenze einführte, setzte er sich ein Ziel. Innerhalb von fünf Jahren sollte sich die Zahl der Toten nach Unfällen unter Alkoholeinfluss halbieren. Leicht verspätet traf das 2013 ein. Inzwischen sind die Todesfälle um rund 70 Prozent zurückgegangen. 2023 kamen 29 Personen wegen Unfällen im Zusammenhang mit Alkohol ums Leben. Dazu hat auch die Nulltoleranz für Anfänger und Berufsschauffeure ab 2014 beigetragen.

Der Roadcross-Präsident Willi Wismer ist sich sicher, dass die neue Promillegrenze genützt hat. Die Stiftung setzt sich für mehr Sicherheit auf den Strassen ein. «Alkoholverzicht vor dem Autofahren ist heute akzeptiert», sagt Wismer. Vor zwanzig Jahren sei das noch anders gewesen. «Vor allem ältere Personen mussten davon überzeugt werden, dass es auch ohne Alkohol geht.» Viele waren der Meinung, dass das Trinken einfach zu einem guten Essen gehöre. Heute gebe es an Apéros viel mehr Alternativen als bloss Wasser oder Orangensaft.

Wismer ist Fahrlehrer und erlebt, wie die meisten jungen Fahrer sehr gewissenhaft mit Alkohol umgehen. Die verschärften Regeln für Anfänger prägen sie, aber auch der Wandel ab 2005. «Vermutlich haben sie bereits bei ihren Eltern mitbekommen, dass diese nicht tranken, wenn sie fuhren.» Zudem sei der öV heute besser ausgebaut, auch mit Nachtbussen und -zügen am Wochenende. «Man kann heute gut ohne Auto in den Ausgang», sagt Wismer.

Trotzdem gibt es Verbesserungspotenzial. Die Devise, dass ein Glas vertretbar ist, sei «nicht okay», sagt Wismer. «Vielleicht schenkt der Gastgeber einfach nach.» Mit jedem Glas nehme die Hemmung ab. «Deshalb ergibt es mehr Sinn, bei null zu bleiben», sagt Wismer. Wer fahre, der trinke nicht. Während in Osteuropa schon einige Länder die Nulltoleranz eingeführt haben, diskutiert auch die EU darüber.

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) geht ebenso einen Schritt weiter. In den nuller Jahren warb sie noch mit dem griffigen Slogan «Ein Glas ist genug». Inzwischen heisst es auf den Plakaten: «Schon ein Bier benebelt die Sinne im Verkehr.» Die BFU sieht ausreichend Gründe, um den Menschen stärker ins Gewissen zu reden. Alkohol bleibe ein bedeutender Risikofaktor, sagt Lucien Combaz, Mediensprecher der BFU. 2023 seien 12 Prozent der schweren Strassenunfälle auf Alkohol zurückzuführen gewesen.

Keine Angst vor Kontrollen

Das Verhalten der Schweizer Verkehrsteilnehmer sei nicht immer vorbildlich, so Combaz. In einer Studie aus dem gleichen Jahr gaben 23 Prozent der Befragten zu, sich in den letzten dreissig Tagen mindestens einmal nach dem Konsum von Alkohol ans Steuer gesetzt zu haben. In der EU lag der Anteil bei 15 Prozent. «Zu viele Schweizer fahren, nachdem sie getrunken haben». So titelte die BFU eine Medienmitteilung in der Adventszeit. Und gab Tipps für die Festtage.

Dass immer noch zu viele vor dem Fahren trinken, dürfte auch an den Polizeikontrollen liegen. In einer BFU-Umfrage vom vergangenen Jahr gaben 82 Prozent der Befragten an, eine Alkoholkontrolle auf ihrer Fahrt für «eher oder sehr unwahrscheinlich» zu halten. Es sei wichtig, dass mehr Fahrer mit einer Kontrolle rechneten. So könne ihr Verhalten verbessert werden. Das Unfallrisiko würde sinken, sagt Combaz. Dafür müsse man nicht zwangsläufig die Anzahl der Kontrollen erhöhen. Aus Sicht der BFU könnte auch schon nützlich sein, dass die Polizei vermehrt die Ergebnisse ihrer Kontrollen kommuniziere. Damit würde das Präventionspotenzial besser ausgeschöpft.

das Fundament des Ausgleichs, welches die Schweiz 1848 zu dem Staat gemacht hat, der in seinen Grundzügen immer noch existiert. Wichtig ist die Kombination von Stromleitung und Bahn. Nur so ist der Grimseltunnel finanzierbar.

Was würde der Grimseltunnel bringen? Die 22 Kilometer lange Bahnstrecke zwischen Meiringen und Oberwald erschliesse das Goms und das Berner Oberland besser. Gleichzeitig würde das Goms für Gäste aus der Deutschschweiz näher rücken. Zwischen Luzern und Interlaken sind jährlich 13 Millionen Fahrgäste unterwegs. Das Goms wird in Zukunft eines der wenigen Gebiete sein, wo man noch langlaufen kann. Die beste Lösung ist, die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr zu ermöglichen. Wir reden hier von rund 450 Millionen Franken, die das kosten würde. Diese Kosten basieren auf Offerten und werden durch die ideale Geologie belegbar. Das sollte sich die Schweiz leisten können.

Zurück zu den Naturgefahren. Mit Ihrer ehemaligen Firma haben Sie eine Marktlücke entdeckt und daraus ein Geschäft gemacht.

Für meinen Vater war es oft schwierig, im Obwaldner Ort Lungern genügend Arbeit für seine kleine Baufirma zu finden. Mit seiner Unterstützung habe ich die Firma in den 1980er Jahren stärker auf den Bereich Felstechnik spezialisiert. Die Einführung des Sprengstoffgesetzes hat dann dazu geführt, dass nicht mehr jeder sprengen durfte. Vorher konnte man in jeder Eisenwarenhandlung Dynamit besorgen. Die Schadenssumme verringerte sich damals zur Freude der Versicherung um 75 Prozent. So kamen immer mehr Aufträge zur Beseitigung von Felsformationen.

Einige Ihrer Sprengungen wurden sogar live im Fernsehen übertragen.

Vor allem die Sprengungen am Chapf in Innertkirchen, hier ganz in der Nähe, und im Raum Gurtellen haben die breite Öffentlichkeit interessiert. Typischerweise ging es dabei um den Schutz wichtiger Verkehrswege in den Süden. Wenn die Autobahn oder eine wichtige Bahnlinie gefährdet ist, schaut das Publikum hin.

Haben Sie jeweils auf den Knopf gedrückt, mit dem die Sprengung ausgelöst wurde?

Nein, die Sprengungen waren Teamarbeit. Meine Rolle war es in erster Linie, die Sprengmeister vor dem Umfeld und den Medien zu schützen. Sie hatten die Sache absolut im Griff.

Die zunehmenden Naturgefahren sorgen dafür, dass Ihrer ehemaligen Firma die Aufträge nicht so schnell ausgehen.

Das ist in der Tat so. Zum Glück finden wir viele junge Leute, die in der Fels-sicherung arbeiten wollen. Klettern ist eine Trendsportart, deshalb kann man das jetzt mit einem Job am Fels verbinden. Das Problem ist die kurze Verweildauer. Wenn wir Jobs auf den Seychellen, in Island oder Indien haben, sind die sehr begehrt. Aber wenn du am Kleinen Matterhorn arbeitest, dann fährst du am Montag früh los und kommst am Freitag spät nach Hause. Das geht nicht, wenn die Leute 60 Prozent arbeiten wollen.

Eigentlich müsste man die Erfahrungen nutzen, die man in der Region mit den allgegenwärtigen Naturgefahren macht. Das wollen wir auch. Kürzlich hat der Verein «Guttannen bewegt» die Pläne für ein Kompetenzzentrum Naturgefahren vorgestellt. Auf der Handegg hätten wir ein geeignetes Areal, das zu einem Campus Grimsel ausgebaut werden könnte. Dort könnte die Bildungsinfrastruktur geschaffen werden, damit Forschende, Fachleute und Studierende aus den Erfahrungen vor Ort lernen, mit den Gefahren umzugehen.

Ein solches Kompetenzzentrum ist eine teure Sache.

Eine reine Finanzierung durch die öffentliche Hand können wir vergessen. Aber wenn sich, sagen wir, die Swiss Re mit 15 oder 20 Millionen beteiligen könnte? Das wäre vor allem auch Imagepflege. Auch der Kanton Zug hätte wohl kein Liquiditätsproblem, das Projekt zu finanzieren. Das wäre ein Akt der Solidarität.

«Viele Naturgefahren werden von den Städten mit ihrem hohen Ressourcenverbrauch massgeblich mitverursacht.»

spannungsleitungen, die durch unser Gebiet führen, durch eine Naturkatastrophe stark beschädigt oder gar zerstört würden, ginge in der Schweiz monatelang nichts mehr. Die Frage ist: Wie viel ist das Unterland bereit zu investieren, um längerfristig davon zu profitieren?

Was meinen Sie konkret?

Mit der Erhöhung der drei Staumauern im Raum Guttannen kann die Leistung eines Atomkraftwerks erzeugt werden! Die betroffene Bevölkerung nimmt die damit verbundenen Immissionen klaglos hin. Im Unterland hingegen haben wir kleine Gruppen, die mit dem Verbandsbeschwerderecht alles zu Fall bringen können. Sie suchen nach Schlupflöchern für ihre Einsprachen und können damit solche Projekte um Jahrzehnte verzögern oder gar verhindern. Wenn dieses Verbandsbeschwerderecht nicht auf seinen wesentlichen Zweck zurückgeführt wird, blockieren wir uns irgendwann selbst. Das ist für mich wie demokratische Diktatur.

Sie vermissen eine gewisse Solidarität aus dem Unterland.

Der Föderalismus in der Schweiz hat nach wie vor grosse Vorteile, auch wenn er natürlich teuer ist und uns zum Beispiel mehr kostet als die Beiträge an die EU. Aber man kann den Föderalismus nicht nur in Sonntagspredigten loben, man muss ihn auch leben. Ein gutes Beispiel dafür ist der Bahnausbau, bei dem alle Regionen ihren Anteil haben wollen. Hier in der Region kämpfen wir für den Grimseltunnel...

... dem einige Protagonisten der Schweizer Politik kaum Chancen einräumen. Natürlich sagt man uns: «Das lohnt sich nicht, ihr habt zu wenig Frequenzen. Wir haben euer Jahresaufkommen an Passagieren in einer Woche.» Das stimmt. Aber wenn die legitimen Interessen der Randregionen und jene der Agglomerationen zunehmend gegeneinander ausgespielt werden, erodiert

Ein Sprachenstreit entzweit Freiburg

Die Stadt will ein zweisprachiges Logo – das gefällt nicht allen

ANNEGRET MATHARI, LAUSANNE

Was Unternehmen regelmässig tun, will nun auch die Stadt Freiburg. Sie will sich ein neues Logo geben, und dieses soll zweisprachig sein. Das bisherige Signet mit dem blauen Wappen, dem Schriftzug «Ville de Fribourg» und dem Mäander, der die Saane darstellt, entspricht aus Sicht der Stadtregierung «nicht mehr den Bedürfnissen». Sie hatte im November einen bis Ende Dezember 2024 laufenden Wettbewerb für ein neues Stadt-signet ausgeschrieben.

Die Communauté romande du Pays de Fribourg (CRPF) ist mit dem gewählten Vorgehen überhaupt nicht einverstanden. Die Organisation, die sich für die französischsprachige Bevölkerung einsetzt, ist der Ansicht, dass das Symbol einer Gemeinde deren offiziellen Sprachenstatus widerspiegeln müsse. Das Logo der Stadt Freiburg dürfe daher nicht zweisprachig sein, da sie offiziell französischsprachig sei.

Zweisprachiger Kanton

Die Organisation kritisierte, dass sich hinter diesem «Manöver» die Absicht der deutschsprachigen Lobby, die im Gemeinderat (der Exekutive) die Mehrheit habe, nur schlecht verberge. Deutsch als zweite Amtssprache der Stadt durchzu-

setzen. Die Deutschsprachigen befinden sich klar in der Minderheit. Ende 2023 wollten gut 85 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner ihre amtliche Korrespondenz auf Französisch erhalten, nur knapp 15 Prozent entschieden sich für Deutsch.

Der zweisprachige Stadtpräsident Thierry Steiert (SP) räumte kürzlich gegenüber der Zeitung «La Liberté» ein, dass Freiburg offiziell nicht zweisprachig sei. Die Geschichte der Stadt, ihre geografische Lage und ihr Status als Hauptstadt eines offiziell zweisprachigen Kantons seien jedoch Elemente, die dafür sprächen, die Zweisprachigkeit als Reichtum zu pflegen.

Die Organisation CRPF stört sich auch daran, dass der Wettbewerb zu einem Zeitpunkt ausgeschrieben wurde, zu dem das sehnlich erwartete kantonale Sprachengesetz vor der Vernehmlassung stand. Das Gesetz soll dereinst festlegen, welche Sprache in jeder Gemeinde Amtssprache ist, unter welchen Bedingungen eine Änderung des Sprachenstatus erfolgen kann und welches Verfahren dabei anzuwenden ist.

Die CRPF verlangt daher, abzuwarten, bis dieses Gesetz vorliegt. Denn es sei noch unklar, welche gesetzlichen Kriterien gelten würden, um eine Gemeinde als zweisprachig zu erklären. Gemäss der Kantonsverfassung können in Gemein-

den mit einer bedeutenden sprachlichen Minderheit Französisch und Deutsch offizielle Amtssprachen sein.

Gescheiterte Fusion

Aus Sicht von Steiert ist der Zeitplan für ein neues Logo nicht an das neue Sprachengesetz gebunden. Er befürwortet eine pragmatische Zweisprachigkeit im Alltag der Stadt. Die Exekutive wolle die beiden Kantonssprachen vor allem in ihrer Kommunikation verwenden. So erscheint das städtische Mitteilungsblatt auf Deutsch und Französisch, und offizielle Dokumente werden übersetzt.

Die Exekutive wird auch vom Stadtparlament dazu gedrängt, den visuellen Auftritt zu ändern. In einem 2022 angenommenen Postulat wurde sie dazu aufgefordert, das Logo zweisprachig zu gestalten. Bereits 2013 hatte das Parlament ein zweisprachiges Signet gefordert. In den letzten Jahren wurde die Frage des Stadtsymbols dann auf Eis gelegt, um eine mögliche Fusion mehrerer umliegender Gemeinden mit der Stadt Freiburg abzuwarten. Sie wurde jedoch 2021 an der Urne abgelehnt.

Das neue Logo soll nun nach Angaben der Stadt noch vor dem Sommer zur Verfügung stehen. Im Budget 2025 sieht Freiburg 50 000 Franken für die Änderung des visuellen Auftritts vor.