



21.080

Strassenverkehrsgesetz.**Änderung****Loi fédérale sur la circulation
routière. Révision***Erstrat – Premier Conseil*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 09.03.22 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Die Detailberatung wird in drei Blöcke aufgeteilt. Sie haben eine Übersicht über den Ablauf der Debatte erhalten.

Piller Carrard Valérie (S, FR), pour la commission: La Commission des transports et des télécommunications s'est réunie à deux reprises pour examiner le projet de révision de la loi sur la circulation routière, proposé par le Conseil fédéral le 17 novembre 2021. La révision porte principalement sur l'encouragement des technologies écologiques, la conduite automatisée et la modification des mesures prévues dans le cadre du programme Via sicura, accepté il y a plus de neuf ans.

A sa séance des 10 et 11 janvier 2022, la commission a procédé à l'audition des représentants de huit organisations et elle a décidé d'entrer en matière sans opposition sur le projet. Les 31 janvier et 1er février 2022, elle a procédé à la discussion par article.

Rappelons que le Parlement a adopté le programme de sécurité routière en 2012. Via sicura, ce sont vingt mesures inscrites dans la loi et mises en vigueur progressivement par le Conseil fédéral ces neuf dernières années. Plusieurs interventions parlementaires ayant depuis réclamé des adaptations, le Conseil des Etats a chargé le Conseil fédéral de procéder à une évaluation de Via sicura quant à l'efficacité des mesures. Le bilan du programme est très positif: grâce à Via sicura, au moins 100 personnes ont échappé à un accident grave entre 2013 et 2015. Mais le rapport explique aussi que des adaptations ponctuelles sont nécessaires pour rendre le programme de sécurité routière encore plus efficace et plus proportionné.

Sur cette base, le Parlement a chargé en 2018 le Conseil fédéral de lui présenter un projet de loi portant sur deux grands sujets: les adaptations du programme Via sicura, notamment les mesures à l'encontre des chauffards ou concernant le recours des assureurs, et la renonciation à la mise en oeuvre de mesures relatives à l'utilisation d'enregistreurs de données et d'éthylomètres antidémarrage.

Sur les adaptations du programme Via sicura, votre commission est d'avis qu'elles sont indispensables pour rendre les mesures plus proportionnées et éviter les effets indésirables découlant d'une trop grande sévérité. La commission partage l'avis du Conseil fédéral selon lequel les tribunaux doivent disposer d'une plus grande marge de manoeuvre, afin de tenir compte de manière appropriée des circonstances dans les cas de délits commis par des chauffards, c'est-à-dire des personnes commettant de très grands excès de vitesse. Pour éviter des drames personnels, comme la perte d'un emploi, il s'agit en particulier de supprimer la peine privative de liberté plancher d'un an au minimum en cas de délit de chauffard, et de réduire de deux ans à un an au minimum la durée du retrait de permis. A voir selon les propositions si cette durée sera réduite.

Parmi les autres points de cette révision figurent notamment les règles à mettre en place pour les véhicules automatisés, qui ne vont pas tarder à se répandre en Suisse, et les modifications de la longueur maximale et du poids maximal autorisés des véhicules en vue de promouvoir les technologies écologiques. Quant à la volonté du Conseil fédéral d'obliger les moins de 16 ans à porter un casque à vélo, elle n'est pas soutenue par la commission, qui l'a rejetée à la très nette majorité de 22 voix contre 2.

Convaincue que les modifications de la loi fédérale sur la circulation routière constituent un pas important vers l'avenir et une base essentielle qui permettra non seulement de tenir compte du développement de nouvelles technologies, mais aussi de répondre aux exigences en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement, votre commission vous invite, à l'unanimité, à entrer en matière sur ce projet.



Bregy Philipp Matthias (M-E, VS), für die Kommission: Wir haben am 10. und 11. Januar sowie am 31. Januar und am 1. Februar dieses Jahres das Strassenverkehrsgesetz diskutiert. Eintreten ist unbestritten, und wir werden die Beratung in drei Blöcken durchführen. In einem ersten Block sind umweltfreundliche Technologien und automatisiertes Fahren das Thema, in einem zweiten die Anpassungen bei Via sicura und in einem dritten weitere Änderungen.

Die Ziele der Vorlage sind eigentlich simpel und klar, und sie teilen sich quasi nach diesen Blöcken auf. In einem ersten Schritt geht es um das Fördern umweltfreundlicher Technologien, in einem zweiten um das Regeln des zukünftig möglichen automatisierten Fahrens und im dritten um die schon lange geforderten Anpassungen im Bereich von Via sicura.

Warum wurde diese Gesetzesvorlage notwendig? Zum einen ist es in unserem Interesse – und das hat die Kommission explizit unterstützt –, dass umweltfreundliche Technologien in der Mobilität unterstützt werden. Mobilität soll nicht verboten werden, Mobilität soll höchstens gewandelt werden. Wir müssen die Chancen, die sich uns bieten, nutzen. Zum andern braucht es immer wieder eine Überprüfung der Verkehrssicherheit. Auch diesem Aspekt hat sich die Kommission im Detail gewidmet. Bei einem spezifischen Thema, nämlich demjenigen der Velohelmpflicht, hat sich die Kommission – ich werde bei der Beratung nach Blöcken noch dazu kommen – aber klar dahingehend geäußert, dass manchmal Eigenverantwortung sinnvoller ist, als wenn man alles reglementiert. Gerne werde ich hierzu später Ausführungen machen.

Zu guter Letzt war die Kommission der Überzeugung, dass es Rechtssicherheit braucht, gerade im Bereich von Via sicura. Die Reaktionen auf Via sicura haben klar gezeigt, dass man damit übers Ziel hinausgeschossen ist. Das anerkennt die Kommission. Sie setzt daher die Vorschläge, die der Bundesrat macht, um, wobei sie teilweise auf die ursprüngliche Vorlage, die in die Vernehmlassung geschickt worden ist, zurückkommt. Es geht dabei darum, die Fehlanreize abzuschaffen, die durch Via sicura geschaffen worden sind.

Nicht jeder, der zu schnell fährt, ist ein Raser. Nicht jeder, der eine Verkehrsregel nicht einhält, macht dies wirklich bewusst, sodass er dermassen massiv bestraft werden sollte. Meine Vorrednerin, Frau Piller Carrard, hat es gesagt: Wir wollen nicht die Maximalstrafen senken, im Gegenteil. Wir wollen vielmehr einerseits den Richtern – da haben wir bereits im Rahmen der Strafrahenharmonisierung erste Schritte gemacht – und andererseits den Behörden, die über Führerausweisentzüge zu urteilen haben, einen Ermessensspielraum geben. Sie sollen überprüfen können, was im konkreten Fall angemessen ist. Es geht also nicht um den Abbau von Verkehrssicherheit, sondern um eine angemessene Bestrafung derjenigen, die sich falsch verhalten haben.

AB 2022 N 289 / BO 2022 N 289

Fördern wir die umweltfreundlichen Technologien, regeln wir das automatisierte Fahren, schaffen wir hier Rechtssicherheit, und passen wir zu guter Letzt an, was in Via sicura anzupassen ist!

Ein wesentlicher Bestandteil betrifft aus Sicht der Kommission die Blaulichtorganisationen. Verschiedene parlamentarische Vorstösse aus diesem Rat regen dort Regelungen an. Der Bundesrat hat das aufgenommen und unterbreitet uns entsprechende Anpassungen. Gerade die Blaulichtorganisationen sollten nicht unnötigerweise dermassen bestraft werden.

Wie einleitend gesagt, ist das Eintreten nicht bestritten. Ich werde mich anschliessend, im Rahmen der Detailberatung, im Namen der Kommission zu den einzelnen Artikeln äussern.

Schlatter Marionna (G, ZH): Die vorliegende Revision des Strassenverkehrsgesetzes umfasst verschiedene Anpassungen unterschiedlicher Motivation. Von Abmessungen von Fahrzeugen über automatisiertes Fahren bis zur Helmpflicht – es ist fast für alle etwas dabei. Für die Grünen ist aber vor allem vieles dabei, das wir so nicht unterstützen können. Wir haben uns deshalb in der Kommissionsdebatte mit einigen Anträgen eingebracht, um die Vorlage zu verbessern. Praktisch alle Anträge blieben chancenlos. Die Grünen werden diese Vorlage darum ablehnen, wenn nicht wesentliche Anträge zur Verbesserung durchkommen.

Lassen Sie mich zwei Punkte hervorheben, um unserer Unzufriedenheit mit der Beratung Ausdruck zu geben. Zu erwähnen sind zuerst die Verschlechterungen bei Via sicura. Vor zehn Jahren hat das Parlament dem Programm Via sicura zugestimmt, um die Sicherheit auf der Strasse zu erhöhen. Der Evaluationsbericht des Bundesrates fasst den Erfolg und die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit mit folgenden Worten zusammen: "Via sicura rettet Leben." Da haben wir also auf der einen Seite den Beleg der Wirksamkeit eines Gesetzes und auf der anderen Seite die Ambitionen, diesem Gesetz die Zähne zu ziehen, und dies, obwohl es sich das Bundesamt für Strassen zum Ziel gesetzt hat, bis ins Jahr 2030 die Zahl der Verkehrstoten von heute 216 auf 100 pro Jahr zu senken. Die vorliegende Gesetzesrevision zieht dem Raserartikel die Zähne. Das Zeichen, das das Parlament damit nach aussen abgibt, indem es den Führerscheinentzug von 24 Monaten auf



6 verkürzen und die Mindeststrafe aufheben will, ist bedenklich. Ich erinnere: Es geht um vorsätzliche Raserdelikte, nicht um Versehen. Es geht um Menschen, welche vorsätzlich Leben gefährden, indem sie innerorts beispielsweise über 100 Stundenkilometer statt 50 Stundenkilometer fahren.

Es geht aber nicht nur um das Signal, welches wir an die Raserinnen und Raser aussenden, sondern auch um das, welches wir an die Opfer senden. Da ist beispielsweise der Fall des jungen Fahrers, der alkoholisiert mit 247 Stundenkilometern auf dem Tacho auf Instagram gepostet hat, wie man im Dezember 2021 in den Medien lesen konnte. Das war einer von vielen. 2021 kam es zu einer Häufung von Raserdelikten.

Der vorliegende Verwässerungsantrag der Kommissionsmehrheit ist eine Machtdemonstration der Autolobby – ohne Rücksicht auf Tote und Verletzte. Diesen Antrag werden wir nicht unterstützen.

Ein zweiter Bereich betrifft die Regulierung von künftigen Entwicklungen mit automatisierten Fahrzeugen. Bei der Digitalisierung zeigt sich hier wie bei vielen anderen Aspekten der technologischen Entwicklung, dass sie so eingesetzt werden muss, dass sie für die Gesellschaft einen Gewinn bringt. Bei den automatisierten Fahrzeugen ist für uns klar: Sie sollen die Verkehrssicherheit erhöhen, und sie sollen einen Beitrag dazu leisten, dass die Mobilität klimafreundlich wird. Beide Aspekte werden im Gesetz aber nicht genügend abgedeckt, im Gegenteil: Wir beobachten an einigen Orten die Tendenz, die Verantwortung für die Sicherheit an die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer abzugeben. Ein automatisiertes Fahrzeug funktioniert im Mischverkehr heute einfach nicht. Wer diesen Umstand ignoriert und diese Fahrzeuge überall zulassen will, delegiert die Verantwortung an die Menschen, die mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind. Das aber sind die Menschen, die den grössten Beitrag zu einer klimafreundlichen Mobilität leisten.

Und als wäre das nicht genug, will die Kommissionsmehrheit noch das Parkieren von Motorrädern auf dem Trottoir zulassen, also diejenige Mobilitätsform behindern, die die klimafreundlichste, gesündeste und sozialste ist, nämlich das Zufussgehen.

Abgetreten wird die Verantwortung auch bei der Diskussion um die Helmpflicht. Dafür, dass die Infrastruktur zu wenig sicher ist und das Tempo der Autos zu hoch, sollen nun die Velofahrenden in die Verantwortung genommen werden. Natürlich lehnen wir das ab.

Ich fasse zusammen: Diese Revision lockert für die Autofahrenden die Massnahmen zur Vermeidung der Fremdgefährdung und sieht gleichzeitig neue Vorschriften für das Verkehrsverhalten derjenigen vor, von denen keine Fremdgefährdung ausgeht und die das Klima schonen. Das ist verkehrt.

Die grüne Fraktion wird die Vorlage ablehnen, falls sie keine Mehrheit für ihre Anträge findet.

Pointet François (GL, VD): La loi fédérale sur la circulation routière remplit une fonction centrale dans l'évolution technologique de nos infrastructures routières et des véhicules utilisant ladite infrastructure. Il est essentiel d'ouvrir notre mobilité à l'innovation, et la route en fait encore partie. Innover nous permettra de réduire les émissions de CO₂, d'augmenter l'efficacité de nos transports routiers et de maintenir un flux nécessaire à notre économie. L'assouplissement des limites techniques de poids et de taille pour les véhicules à propulsion alternative est un pas simple qui doit inciter à l'utilisation de véhicules plus respectueux de l'environnement.

La volonté d'être réactif quant à l'évolution des véhicules autonomes est réjouissante. Nous ne pouvons pas ralentir l'évolution par un manque de réactivité qui pénaliserait la possibilité d'être à la pointe de la technologie. Nous saluons donc le fait que le Conseil fédéral se voie attribuer la compétence d'édicter les dispositions nécessaires pour rester à niveau au plan international sur les standards et utilisations des véhicules autonomes. Nous garderons cela en tête lorsque nous aborderons le bloc 1 en rejetant tout obstacle exagéré.

En particulier, nous ne soutiendrons pas les deux propositions de minorité Schlatter qui limitent les options d'action du Conseil fédéral en ce qui concerne les pistes d'essai et empêchent la possibilité d'autoriser les petits véhicules lents sans conducteur – en particulier les robots de livraison.

Nous ne soutiendrons pas non plus la proposition de la minorité Trede. Les Vert'libéraux ne veulent pas multiplier les obstacles à l'innovation. Les essais doivent être encadrés, c'est vrai, mais pas freinés par des exigences cumulatives trop importantes.

Pour ce qui est des modifications concernant Via sicura, nous reconnaissons que certains assouplissements des mesures sont nécessaires. Cela concerne notamment les conducteurs de véhicules à gyrophare. Nous disposons d'exemples.

Une certaine flexibilité dans la durée minimale du retrait du permis de conduire est aussi raisonnable. Mais une réduction à un quart seulement de la durée minimale actuelle du retrait pour les infractions les plus graves à la circulation routière va définitivement trop loin pour nous.

Pour le reste, laissez-moi me concentrer sur ce qui concerne l'utilisation du vélo et son intégration dans le trafic. On sent remonter les expériences de chacun selon son usage de la route ou de l'espace public. Chacun est soit un automobiliste fâché par les cyclistes, soit un cycliste fâché par les automobilistes. Et je ne parlerai



pas des piétons, pour éviter de compliquer. Cela montre que nous sommes loin d'avoir atteint une utilisation pacifique et partagée de l'espace routier; je l'expérimente souvent sur mon deux-roues sans moteur. Ainsi, le groupe vert'libéral soutiendra l'interdiction de dépassement dans les giratoires, mais il restera partagé sur l'introduction d'une distance minimale de dépassement des cyclistes.

Vous l'avez compris, nous vous proposons d'entrer en matière, de ne pas briser l'innovation et de faire un pas en direction de plus de sécurité pour les cyclistes.

AB 2022 N 290 / BO 2022 N 290

Wobmann Walter (V, SO): Die SVP-Fraktion ist für Eintreten auf die Revision des Strassenverkehrsgesetzes. Diese Revision erfüllt einige aktuelle Bedürfnisse zu Anpassungen im Strassenverkehr. Dort ist ja bekanntlich ein grosser Wandel im Gang, z. B. in Richtung neuer Technologien. Neue Technologien, umweltfreundliche Antriebsarten und das automatisierte Fahren mit autonomen Fahrzeugen brauchen entsprechende Anpassungen und Ergänzungen bei der Gesetzgebung. Aber auch die Aufzeichnung und Verwendung der Daten muss entsprechend geregelt werden.

Ebenfalls braucht es dringend Korrekturen bei den Via-sicura-Massnahmen, z. B. dass die Richter wieder Ermessensspielraum erhalten, so, wie das auch bei anderen Straftaten der Fall ist. Die Höchstgeschwindigkeiten werden immer mehr gesenkt. Es gibt Strecken, auf denen plötzlich Tempo 30 gilt, und da kann es wirklich passieren, dass jemand völlig unbeabsichtigt in den Bereich des Rasertatbestandes kommt. Es kann doch nicht sein, dass diese Personen dann schon beim ersten Mal so knallhart bestraft werden müssen und der Richter auch keinen Ermessensspielraum mehr hat. In keinem anderen Strafbereich ist es so, dass der Richter die Umstände nicht berücksichtigen kann.

Wir begrüssen die Senkung der Mindestdauer des Fahrausweisentzuges bei Ersttätern. Wir sind klar für die Senkung auf 6 Monate. Auch hier kann ich das Gleiche sagen: Es geht um die Verhältnismässigkeit.

Die SVP-Fraktion begrüsst ebenfalls die Aufhebung des weltweit einzigen Rundstreckenrennverbots und dass damit verbunden die Bewilligungskompetenzen an die Kantone gehen. Ich werde das dann in Block 3 noch detaillierter begründen.

Abschliessend: Die SVP-Fraktion wird auf die Vorlage eintreten und die Anträge in der Detailberatung begründen.

Schlatter Marionna (G, ZH): Sehr geehrter Herr Wobmann, Sie haben gesagt, der Raserartikel würde auch Menschen treffen, die unbeabsichtigt zu schnell fahren würden. Es ist aber doch klar, dass es in diesem Artikel um Leute geht, die vorsätzlich zu schnell fahren. Wenn also jemand aus Versehen zu schnell fährt, dann fällt dies nicht unter diesen Artikel. Sehen Sie das anders?

Wobmann Walter (V, SO): Wenn jemand absichtlich, also vorsätzlich, zu schnell fährt, kann der Richter nach wie vor harte Strafen aussprechen. Das ist ja genau der Punkt: Der Richter hat Ermessensspielraum. Die andere Seite: Wenn jetzt jemand notfallmässig mit einer Person ins Spital fährt und nun einmal in diesen Raserbereich gerät, weil es pressiert, hat der Richter heute keinen Ermessensspielraum. Das geht nicht, das ist ungerecht.

Aebischer Matthias (S, BE): Im Grundsatz begrüsst die Sozialdemokratische Partei die Revision des Strassenverkehrsgesetzes. Gut sind aus unserer Sicht folgende Regelungen:

Die Verwendung von umweltfreundlichen Technologien, welche sich negativ auf das Gewicht und die Länge der Fahrzeuge auswirken, soll in Zukunft möglich sein.

Dann begrüssen wir im Grundsatz die Integration der Automatisierungssysteme, und auch gut finden wir die Ergänzungen für Blaulichtfahrerinnen, so, wie sie von der Verwaltung vorgeschlagen wurden. Das heisst, die Blaulichtfahrerin wird nur dann bestraft, wenn sie nicht sorgfältig genug unterwegs war, und selbst in diesem Fall ist die Strafe zu mildern.

Dass den Gerichten bei Raserdelikten mehr Ermessensspielraum betreffend Mindestfreiheitsstrafe eingeräumt wird, begrüssen wir. Hingegen lehnen wir die Reduktion der Dauer des Führerausweisentzuges bei vorsätzlichen Verletzungen der Verkehrsregeln wie zum Beispiel waghalsigen Überholmanövern oder Privatrennen auf normalen Strassen ab.

Im Bereich des Veloverkehrs – hier lege ich meine Interessenbindung offen, ich bin Präsident von Pro Velo Schweiz – begrüssen wir, dass das Velohelmmobligatorium bei Jugendlichen in der Kommission keine Mehrheit gefunden hat. Denn oberstes Ziel muss es sein, dass möglichst viele Leute Velo fahren. Den Covid-Velo-Boom jetzt mit zusätzlichen Restriktionen einzudämmen, erachten wir im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele



als den falschen Weg, auch wenn die SP, so wie Pro Velo Schweiz auch, zum Tragen eines Helmes aufruft. Weiter stehen wir mit zwei Minderheitsanträgen am Start, welche ursprünglich als Motionen von der FDP-Fraktion beziehungsweise von der SVP-Fraktion eingereicht worden waren. Fahrräder sollen wie in vielen anderen europäischen Ländern auch nur noch mit 1,5 Meter Abstand überholt werden dürfen, und es soll ein Überholverbot betreffend Velos im Kreisel gelten.

Mehr zu den einzelnen Anträgen dann in der Detailberatung.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Ich werde versuchen, gleich alles in diesem Eintretensvotum zu erzählen und Ihnen näherzubringen und dann in der Detailberatung in den Blöcken auf Wortmeldungen zu verzichten. Diese Revision ist effektiv ein Sammelbecken für diverse notwendige Änderungen, aber auch Aktualisierungen des Strassenverkehrsgesetzes. Die FDP-Liberale Fraktion nimmt wie folgt Stellung zu den Anträgen:

Wir unterstützen die Förderung umweltfreundlicher Technologien. Das zulässige Gewicht und die zulässige Länge für entsprechende Transportfahrzeuge, namentlich LKW, und Fahrzeugkombinationen mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben sollen so weit wie nötig und unbürokratisch erhöht bzw. ermöglicht werden können. Entsprechend soll dann eben auch die Nutzlast konstant bleiben. So kann unter anderem der Vorstoss, der von unserem Kollegen im Ständerat, Hans Wicki, gemacht wurde, sehr schnell und pragmatisch umgesetzt werden. Diese Änderung wird gerade im Zusammenhang mit der Wasserstoffmobilität nötig, weil die Tanks natürlich ein gewisses Volumen und eine gewisse Dimension mit sich bringen und die entsprechenden Längen und Gewichte geändert werden müssen, damit das ganze Fahrzeug dann immer noch eine entsprechende Nutzlast hat.

Wir unterstützen ebenfalls die neuen Regelungen der Artikel 25a ff. bezüglich der Automatisierungssysteme. Um ohne Verzögerung auf die rasanten Entwicklungen in diesem Bereich reagieren zu können, soll der Bundesrat die Kompetenz erhalten, die nötigen Regelungen zu erlassen.

Hier geht es zum ersten Mal darum, dass nicht mehr nur die fahrzeugführenden Personen für ihr Fahrzeug verantwortlich sind, sondern eben auch Regelungssysteme. Wenn das der Fall ist, dann muss man natürlich entsprechend die Verantwortlichkeiten klären, also wer welche Daten wann wie zu liefern hat bzw. wer welchen Zugriff hat und wie die Daten im jeweiligen Fall, zum Beispiel in einer Unfallsituation, ausgelesen werden können, um die Verantwortlichkeit beim Unfall entsprechend nachweisen zu können.

Dabei – und da möchte ich den Grünen etwas die Angst nehmen – geht es darum, dass es bei den verschiedenen Automatisierungsgraden beim Fahren verschiedene Evaluationsstufen gibt: von 0, also vom vollständig manuellen Fahren, bis 5, das heisst bis zum vollständig automatisierten Fahren. Diese Evaluationsstufen sind momentan in Entwicklung. Es ist noch nicht so, dass zum Beispiel eine Kategorie 5 jetzt schon existieren würde. Es ist ja nicht so, Frau Schlatter, dass alle Autos schon mit Kategorie 5 unterwegs sind, wenn man den Gesetzentwurf bejaht, sondern es wird dann entsprechend auch Genehmigungen brauchen. Vor allem das ASTRA wird gefordert sein, diese Regelungen, die wir hier treffen und die sehr allgemein, aber doch präzise genug umschrieben sind, dann in die Realität umzusetzen. Die Normen bei den betreffenden Artikeln 25a ff. sind aus Sicht der FDP-Fraktion klar notwendig, damit wir bei diesem Thema eben nicht den Anschluss verpassen und die Schweiz dort effektiv eine fortschrittliche Gesetzgebung hat. Wir unterstützen das daher ganz klar.

Ebenfalls unterstützen wir die Senkung der Dauer beim Führerausweisentzug bei schweren Widerhandlungen, also bei diesem Via-sicura-Artikel, auf 6 Monate. Dort braucht es, wie auch schon der Kommissionssprecher, Herr Bregy, gesagt hat, mehr Flexibilität und auch die Möglichkeit eines richterlichen Ermessens.

Wir sind ebenfalls froh, dass die Alkoholfahrtsperrren nicht Einzug in diese Gesetzgebung halten werden. Bei den Alkoholfahrtsperrren wird es einem "trümmelig", wenn man nur

AB 2022 N 291 / BO 2022 N 291

schon diesen Artikel liest, auch ohne ein Glas getrunken zu haben. Es ist sehr komplex zu begreifen, wer in welchem Zustand welches Fahrzeug noch lenken darf. Es fragt sich, wie der Missbrauch per Gesetz zu vermeiden wäre, da die Leute in dieser Situation wahrscheinlich sehr kreativ sein dürften. Die Vollzugspraxis spricht für uns ganz klar dagegen, dass man Alkoholfahrtsperrren in der Realität brauchen kann.

Wir möchten ebenfalls kein Verbot des Überholens von Radfahrenden in Kreiseln und auch keinen Mindestabstand von 1,5 Metern, weil wir dort einfach ein Vollzugsproblem sehen. Es ist so, und das hätte Kollege Aeberscher in seiner Funktion vielleicht noch erwähnen dürfen: Ein Radfahrer, der im Kreisel abbiegt, ist ja eigentlich gemäss korrektem Verhalten schon heute gehalten, in der Mitte zu fahren und nicht am Rand. Man muss im Kreisel etwas darstellen, dann wird man automatisch weniger überholt. Das ist wahrscheinlich auch eine Aufklärungsaufgabe für Pro Velo. Ich bin gespannt, was sie daraus machen.



Die FDP-Fraktion ist ebenfalls froh, dass es keine Helmpflicht für Unter-16-Jährige gibt. Das war ja eine sehr emotionale Diskussion, aber ich denke, dass sich die Kommission hier weitgehend einig ist.

Wir sind auch froh darüber, dass jetzt das Verbot von Rundstreckenrennen fallen kann. Dieses veraltete Verbot, das nach dem Unfall in Le Mans 1955 erlassen wurde, hat wirklich keine sachliche Begründung mehr. Es ist erwiesenermassen und logischerweise sicherer, Rennen auf Rundstrecken zu veranstalten als auf öffentlichen Strassen. Trotzdem ist es heute gerade umgekehrt: Auf öffentlichen Strassen können Bergrennen gemacht werden, wenn sie bewilligt sind, aber Rundstreckenrennen sind verboten. Die Formel E lässt grüssen: Wir haben sie durchgeführt, und deshalb soll der Bund dort entsprechend keine Ausnahmeregelung mehr schaffen, sondern neu soll die Bewilligung bei den Kantonen liegen.

Zu guter Letzt zu den Geschwindigkeitsüberschreitungen durch Blaulichtorganisationen und zur parlamentarischen Initiative Lüscher: Auch hier können wir in Bezug auf das Ermessen bei Geschwindigkeitsübertretungen von Fahrerinnen und Fahrern von Blaulichtorganisationen eine bessere Regelung treffen. Auch hier bitten wir Sie, der Mehrheit der Kommission zu folgen.

Klopfenstein Broggin Delphine (G, GE): Cher collègue Wasserfallen, vous dites que le fait de supprimer le respect d'une distance de 1,5 mètre pour que les cyclistes puissent être dépassés est finalement une bonne idée. Qu'est-ce que vous faites de la sécurité des enfants à vélo? On doit encourager les enfants à faire du vélo; or ils ont besoin évidemment d'une sécurité accrue sur la route. Le fait d'avoir 1,5 mètre de distance leur permet d'avoir cette sécurité-là. Que faites-vous pour la sécurité des enfants à vélo?

Wasserfallen Christian (RL, BE): Premièrement, chère collègue, nous n'avons pas encore aujourd'hui cette distance de 1,5 mètre pour dépasser des cyclistes. Cela n'existe pas dans la loi. Cela signifie qu'il y a une sécurité routière pour les enfants à vélo.

Deuxièmement, après des heures de discussions, nous avons accepté qu'il soit possible, sur la base de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, pour les cyclistes et les enfants de rouler sur les trottoirs, par exemple, ce qui n'était pas le cas avant. Cette modification de l'ordonnance est utile pour ceux qui apprennent à faire du vélo.

La distance de 1,5 mètre pour dépasser un cycliste est très difficile à respecter. Nous avons des routes qui sont un peu étroites et, si vous ne voulez pas risquer une amende, il peut être très difficile de dépasser des cyclistes.

Es gibt dann also eine ausgezogene Sicherheitslinie, einen Velofahrer, dann muss man noch 1,5 Meter Abstand dazurechnen, und dann kann man über Hunderte von Metern einen Velofahrer nicht überholen, ohne eine Busse zu riskieren. Das ist einfach keine gute Idee, und das hat auch nichts mit Sicherheit zu tun, sondern sorgt für unnötiges Frustpotenzial hinter dem Steuer.

Romano Marco (M-E, TI): Il gruppo del Centro saluta con favore la revisione della legge federale sulla circolazione stradale. Andiamo ad aggiornare questa legge agli sviluppi tecnologici in materia di circolazione stradale. L'intelligenza artificiale, lo sviluppo di nuove tecnologie dalle potenzialità notevoli sono realtà, e allora il quadro normativo va aggiornato in maniera liberale e aperta a questo sviluppo tecnologico, anche con il fine molto rilevante di ridurre le emissioni di CO₂. Veicolo più pesante non significa per forza veicolo più inquinante – pensiamo ad esempio ai camion elettrici o a quelli a idrogeno.

Die Revision legt auch die Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Fahrzeugen mit automatisierten und teilautomatisierten Systemen fest. Die Ausnahmen von der Pflicht zur Aufmerksamkeit und zur Kontrolle der Fahrzeuge, d. h. die Möglichkeit, das Lenkrad loszulassen oder Fahrzeuge zu benutzen, die sich völlig selbstständig fortbewegen, sind selektiv und zielen darauf ab, die experimentelle Entwicklung dieser Technologien zu ermöglichen, auch in Bezug auf die internationale Expansion.

Die Mitte-Fraktion möchte, dass die Schweiz über ein Gesetz verfügt, das es uns ermöglicht, die Entwicklungen im Bereich des automatisierten Fahrens in den kommenden Jahren zu nutzen und damit auch die Verkehrssicherheit sowie die Interoperabilität zwischen privatem und öffentlichem Verkehr zu erhöhen.

Al centro di questa revisione vi è poi finalmente un alleggerimento delle norme introdotte qualche anno fa sotto il famigerato cappello di Via sicura. La sicurezza stradale è essenziale ma l'automobilista non va criminalizzato e il sistema sanzionatorio non deve a priori far astrazione dalla valutazione del singolo caso concreto. L'approccio di Via sicura si è rilevato per taluni aspetti draconiano e sproporzionato, soprattutto laddove si è praticamente eliminato il margine di apprezzamento delle autorità per passare a un regime di sanzioni amministrative e penali eccessive e ingiustificatamente severe.



Il gruppo del Centro, con la maggioranza della commissione, propone una revisione degli articoli chiave e propone all'articolo 16 capoverso 6 di introdurre anche un ulteriore margine di manovra, utile ad una punibilità più graduale.

Finalmente poi si apre ad una soluzione a favore delle forze di intervento, penso alle polizie, alle ambulanze e ai pompieri che in maniera assurda si sono trovati penalizzati e limitati da questa legge. Non vogliamo una cambiale in bianco. La guida deve sempre essere proporzionata alla situazione contingente e ai potenziali pericoli. Ma quando conta ogni secondo e quando si parte non si sa quanti secondi ci vorranno e non si sa quant'è grave la situazione che ci si troverà di fronte, non dobbiamo pensare che abbiamo a che fare con dei pirati della strada. Non possiamo quindi sottomettere queste persone alle medesime regole dei reali pirati della strada.

La pista intrapresa dalla commissione mi sembra una buona soluzione.

Il gruppo del Centro, con la maggioranza della commissione, vuole poi porre fine all'anacronistico divieto di corse automobilistiche.

Infine, introduciamo una serie di correttivi a favore dei ciclisti e rifiutiamo la proposta di introdurre un obbligo generalizzato di porto del casco per chi ha meno di sedici anni. Perché? Perché di fatto non serve, è difficilmente applicabile e può generare effetti controproducenti, come dimostrano esempi in altri paesi. La stragrande maggioranza dei ciclisti si protegge la testa, in primis bambini e ragazzi. Imporre l'obbligo di portare un casco è quindi superfluo. Vi immaginate un poliziotto che ferma un dodicenne e lo multa? Chi paga? Quale onere burocratico ne consegue? Che dinamica si crea nel concreto? Occorre continuare a sensibilizzare i ciclisti e non avere un approccio paternalistico sancito da giuristi che non pensano alle dinamiche concrete di chi opera sul terreno nell'implementazione pratica di tali regole.

Il gruppo del Centro sosterrà in tutti i casi le posizioni emerse dalla maggioranza della commissione, votando le relative disposizioni, con la sola eccezione dell'articolo 16 dove proponiamo un nuovo capoverso 6. Respingiamo invece tutte le proposte di minoranza che generano burocrazia e regole,

AB 2022 N 292 / BO 2022 N 292

che nella teoria possono sembrare molto funzionali e molto pratiche, ma che poi nella realtà sono difficilmente applicabili e creano solo un onere alle polizie e della falsa sicurezza. Non è che con i metri e centimetri si aumenti la sicurezza. Questo obiettivo si raggiunge piuttosto con una giusta e costruttiva convivenza dei vari utenti della strada. La nostra legge in questo solco sta dando dei risultati concreti, poiché la sicurezza stradale negli scorsi decenni in Svizzera è aumentata.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Wir stehen im Strassenverkehrsrecht vor verschiedenen Herausforderungen. Der technologische Wandel war in den letzten Jahren gross, und er wird in den nächsten Jahren noch grösser. Die neuen Technologien bieten zahlreiche Chancen für einen sicheren und nachhaltigen Verkehr und für die Entwicklung von neuen Mobilitätskonzepten. Dieses Potenzial sollten wir nutzen. Die vorgesehenen Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes sind ein Schritt in Richtung Zukunft. Sie können damit das heutige Recht fit machen für die anstehenden Neuerungen. Darüber hinaus wurde das heutige Strassenverkehrsrecht von Ihnen teilweise als zu streng erachtet. Sie haben dem Bundesrat den Auftrag erteilt, das Massnahmenpaket Via sicura punktuell anzupassen. Diesem Auftrag, den Sie dem Bundesrat gegeben haben, kommen wir nach.

Gerne stelle ich jetzt einige der wichtigsten Änderungen vor, mit der Empfehlung, auf diese Vorlage einzutreten: Ein grosses Anliegen ist es, mit den beantragten Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes umweltfreundliche Technologien zu fördern. Das Ziel, die CO₂-Emissionen im Strassenverkehr zu reduzieren, muss mit Nachdruck weiterverfolgt werden. Mit dieser Vorlage setzen wir Anreize, damit umweltfreundliche Technologien attraktiver werden.

Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Technologien sind zum Teil länger oder schwerer als herkömmliche Fahrzeuge, zum Beispiel wegen der Batterie. Damit sich das nicht nachteilig auf die Ladekapazität auswirkt, sollen solche Fahrzeuge die heute zulässigen Höchstlängen oder Höchstgewichte geringfügig überschreiten dürfen. Um vorwärtzumachen, hat der Bundesrat die in der Vernehmlassung unbestrittenen Anpassungen bereits befristet auf dem Verordnungsweg umgesetzt, und mit der Revision des Strassenverkehrsgesetzes unterbreitet Ihnen der Bundesrat jetzt die ordentlichen Regelungen im Gesetz.

Ein wichtiges Ziel der Vorlage ist auch die Ermöglichung des automatisierten Fahrens. Automatisierte Fahrzeuge eröffnen uns als Gesellschaft viele Chancen für die Zukunft. Sie können die Verkehrssicherheit erhöhen und den Verkehrsfluss verbessern. Wir denken zum Beispiel etwa an Staupiloten auf Autobahnen. Beim automatisierten Fahren sind die technischen und die rechtlichen Entwicklungen auf internationaler Ebene sehr



zahlreich, und sie gestalten sich auch sehr dynamisch. Deshalb will der Bundesrat sicherstellen, dass die Schweiz zeitgerecht auf solche internationalen Entwicklungen reagieren und das automatisierte Fahren frühzeitig ermöglichen kann. Erreicht werden soll dies etwa, indem der Bundesrat künftig festlegen kann, inwieweit Fahrzeuglenkerinnen und -lenker von ihren Pflichten entlastet und in welchem Rahmen führerlose Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem zugelassen werden können.

Das Ziel ist aber nicht eine Carte blanche für den Bundesrat. Im Strassenverkehrsgesetz sollen dafür klare Rahmenbedingungen, insbesondere bezüglich der Verkehrssicherheit, festgelegt werden. Ich kann Ihnen sagen, der Bundesrat hat das allergrösste Interesse an der Sicherheit in diesem Bereich. Wenn die Akzeptanz des automatisierten Fahrens oder der Möglichkeiten in diesem Rahmen bei der Bevölkerung bleiben oder überhaupt gesichert werden soll, dann müssen wir alles dafür tun, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Daher noch einmal: Das ist nicht eine Carte blanche, sondern das sind klare Aufträge, immer im Rahmen der Verkehrssicherheit.

Weiter soll das Bundesamt für Strassen neu die Möglichkeit erhalten, Versuche mit automatisierten Fahrzeugen zu bewilligen und auch finanziell zu unterstützen.

Ich komme noch zu den Via-sicura-Massnahmen. Die Bilanz der Via-sicura-Massnahmen ist positiv. Gemäss einer umfassenden Evaluation im Jahr 2017 verhinderten die Massnahmen von Via sicura zwischen 2013 und 2015 mindestens hundert Schwerstverunfälle im Strassenverkehr. Stellen Sie sich das vor, hundert Schwerstverunfälle! Mit der Motion 17.3632 der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates erhielt der Bundesrat 2018 den Auftrag, Via-sicura-Massnahmen anzupassen, etwa hinsichtlich der Rasermassnahmen oder auch beim Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer. Sie haben den Bundesrat beauftragt, hier mehr Ermessensspielraum zu schaffen. Auch soll auf die Umsetzung einzelner Massnahmen verzichtet werden, nämlich auf das Datenaufzeichnungsgerät oder die Alkoholverkehrssperre. Diesen parlamentarischen Auftrag erfüllt der Bundesrat mit der vorliegenden Gesetzesrevision, wie Sie das gewünscht haben.

Vielleicht noch dies, damit Sie das auch noch wissen: Im Rahmen der Vernehmlassung gingen über 175 Stellungnahmen von Kantonen, Parteien, Verbänden und weiteren interessierten Kreisen ein. Der überwiegende Teil der unterbreiteten Vorschläge fand eine grosse Zustimmung, insbesondere bei den Kantonen. Ich werde dann in der Detailberatung noch bei einzelnen Punkten hierauf zurückkommen.

Der Bundesrat ist überzeugt davon, mit den Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes einen Schritt in die Zukunft zu machen. Die Änderungen stellen eine wichtige Grundlage dar, um der Entwicklung von neuen Technologien und den Anforderungen an einen sicheren und nachhaltigen Verkehr gerecht zu werden.

Ich bitte Sie daher, auf diese Vorlage einzutreten. Zu einzelnen Minderheits- und Mehrheitsanträgen werde ich mich noch in der Detailberatung äussern.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Strassenverkehrsgesetz

Loi fédérale sur la circulation routière

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung, Ersatz von Ausdrücken

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction, remplacements d'expressions

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Block 1 – Bloc 1

Umweltfreundliche Technologien und automatisiertes Fahren

Technologies écologiques et conduite automatisée



Schlatter Marionna (G, ZH): Ich vertrete in diesem ersten Block, wo es um das automatisierte Fahren geht, zwei Minderheiten.

Die erste Minderheit Schlatter betrifft Artikel 25c Absatz 1bis. In diesem Artikel geht es um die Zulassung von automatisierten Fahrzeugen auf bestimmten Strecken. Zum heutigen Zeitpunkt sind führerlose Fahrzeuge noch weit davon entfernt, in komplexen Verkehrssituationen zu funktionieren. Entgegen den Versprechungen, die uns schon vor zehn Jahren gemacht wurden, sind vollautomatisierte Fahrzeuge noch immer nicht in der Lage, mit Menschen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, zu interagieren und ihr Verkehrsverhalten derart einzuschätzen, dass sie sie nicht gefährden. Der vorliegende Gesetzentwurf soll den Rahmen für die Entwicklung in den nächsten fünf, zehn Jahren vorgeben. Für

AB 2022 N 293 / BO 2022 N 293

mich ist klar: In den nächsten fünf bis zehn Jahren wird sich an dieser Situation nicht grundlegend etwas ändern.

Deshalb schlage ich mit meinem Minderheitsantrag vor, die Zulassung von führerlosen, vollautomatisch betriebenen Fahrzeugen zunächst auf Strecken zu beschränken, die über keinen oder nur wenig Mischverkehr verfügen, namentlich Autobahnen oder Autostrassen oder auch Nebenstrassen mit geringem Langsamverkehrsaufkommen. Je nach technologischer Entwicklung in den nächsten Jahren kann dies jederzeit bei einer nächsten Revision überprüft werden. Ich bitte Sie, hier meine Minderheit zu unterstützen.

Die zweite Minderheit Schlatter betrifft Artikel 25d zu den sogenannten führerlosen Fahrzeugen mit geringen Dimensionen und geringer Geschwindigkeit. Konkret geht es hier zum Beispiel um Lieferroboter, die im Ausland in vielen Städten schon verbreitet sind. Nun kann man sagen: Ja, wir wollen auch hier für die technologische Entwicklung offen sein und wollen den Unternehmen, die Lieferroboter produzieren, auch in der Schweiz den Markt öffnen. Das ist gut und recht, nur stellen sich Probleme: Wo sollen diese Fahrzeuge verkehren?

Aktuell lehnt der Bundesrat eine Zulassung auf dem Trottoir beispielsweise ab. Im Bericht "Verkehrsflächen für den Langsamverkehr" vom 10. Dezember 2021 bekräftigt der Bundesrat seine Haltung, dass Fahrzeuge grundsätzlich nicht auf Fussverkehrsflächen verkehren sollen. Dieser heute verbreitete Grundsatz ist einfach zu vermitteln und durchsetzbar. Aber der Blick ins Ausland zeigt: Lieferroboter verkehren auf dem Trottoir. In einigen Städten im Ausland hat die Verbreitung von Lieferrobotern in der Corona-Zeit derart zugenommen, dass sie ein grosses Politikum und auch ein Ärgernis geworden sind. So bestellen sich in den USA beispielsweise Menschen ihr Take-away-Mittagessen mit dem Lieferroboter, was zu völlig verstopften Trottoirs und zu heftigen politischen Auseinandersetzungen geführt hat. Die Situation lässt sich vielleicht vergleichen mit derjenigen der Leihvelos, die wir vor einigen Jahren hatten und deren Verbreitung und Parkierung auch grosse Probleme verursacht hat. Die Probleme mit den Lieferrobotern könnten ebenso gross werden, denn es bleibt komplett ungeklärt, wo sie denn fahren und halten sollen.

Dieses Gesetz, so wurde immer wieder betont, soll für die Zukunft fit machen, soll Innovationen zulassen. Aber bei einer blinden Zulassung von Fahrzeugen und Lieferrobotern sind Konflikte vorprogrammiert. Diese Konflikte werden einfach ausgeklammert.

Ich bitte Sie daher, hier einen Riegel vorzuschieben und auch bei Artikel 25d meine Minderheit zu unterstützen.

Wobmann Walter (V, SO): Mein Minderheitsantrag betrifft Artikel 25g Absatz 3. Hier geht es um das Zugriffsrecht auf Daten des Fahrmodusspeichers. Die Frage lautet also, wer ein Zugriffsrecht auf die Daten in diesem Speicher hat und an wen sie weitergeleitet werden dürfen. Die Minderheit fordert, dass es die Einwilligung des Fahrzeughalters brauchen soll. So lautet der Antrag zu diesem Artikel.

Nun kann ich Ihnen aber sagen, dass wir seit der Sitzung der KVF-N etwas gescheiter geworden sind – das darf man wahrscheinlich noch – und wir sehen, dass dies in der Praxis so nicht funktionieren kann und auch nicht tauglich ist. Darum ziehe ich diesen Minderheitsantrag zurück.

Trede Aline (G, BE): Ich kann es ganz kurz machen: Bei meinem Minderheitsantrag zu Artikel 25h Absatz 3 geht es um die Versuche mit Fahrzeugen mit Automatisierungssystem und vor allem darum, wie die Pilotprojekte ausgewertet und gebraucht werden.

Konkret möchte ich, dass in diesem Absatz neu steht, dass die Versuche und deren Erkenntnisse zu dokumentieren "und von unabhängiger Forschung zu begleiten" sind, "die die Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem und insbesondere auf die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden untersucht". Die Erkenntnisse aus Projekten sollen eben nicht nur von denjenigen, die diese Projekte machen, sondern auch allgemein gebraucht werden können. Wir alle kennen die heute schon fahrenden kleinen "Chrutzlis", sage ich jetzt mal, und ich denke, dass dort ein Fortschritt doch langsam nötig wäre, wenn das ein bisschen weiter gehen soll. Dafür



muss man eben Forschung betreiben können, man muss die Daten kennen, die Gefahren erkennen, und man muss wissen, inwiefern diese auch Auswirkungen auf die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden haben. Deshalb möchte ich bei diesem Artikel diesen Minderheitsantrag einbringen.

Es geht also wirklich um die Forschung, um die Sicherheit, und ich bitte Sie, meiner Minderheit zu folgen.

Hurter Thomas (V, SH): Ich spreche für die SVP-Fraktion und möchte eingangs vielleicht noch einmal erwähnen, um was es hier geht. Es geht hier um die Automatisierung; es geht aber auch um die Mobilität. Bei der Diskussion in der Kommission ging, wie ich mich erinnere, vergessen, dass Mobilität eigentlich nicht etwas grundsätzlich Schlechtes ist. Diese hat nämlich mit dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum zu tun. Man mag in diesem Zusammenhang zwar die Automobilität immer schlecht hinstellen, doch man müsste vielleicht einmal schauen, was in den letzten zwanzig Jahren gegangen ist, wo doch die Emissionen pro Kilometer um 49 Prozent reduziert werden konnten.

Zurück zur Vorlage und zu den Bestimmungen bezüglich des automatisierten Fahrens: Wir sind schon etwas erstaunt über diese Minderheitsanträge. Diese führen nämlich zu einem eigentlichen Denk- und Technologieverbot. Aus genau drei Gründen befürworten wir automatisiertes Fahren: Es geht um die Verkehrssicherheit, die optimale Nutzung der Verkehrsinfrastruktur und den Umstand, auf diese Weise einen Beitrag für die Umwelt zu leisten. Doch ausgerechnet Sie, Frau Schlatter, wollen mit Ihren Anträgen diese Technologie einschränken. Wir müssen hier die Gesetzesberatung machen, damit diese Technologie auch vorangetrieben werden kann. Deshalb bitte ich Sie, bei Artikel 25c Absatz 1bis den Antrag der Minderheit Schlatter abzulehnen.

Dann gibt es noch einen Antrag der Minderheit Schlatter bezüglich dieser "Lieferroboter", wie Sie gesagt haben. Aber auch hier: Ich finde die Diskussion spannend. Sie wollen auf der Strasse zwar alles haben – Sie wollen Velos, jene für den Lastentransport, Trottinette –, alles soll auf die Strasse, es soll möglichst viel Mobilität, aber vor allem möglichst langsame Mobilität ermöglicht werden. Aber Sie sind nicht bereit, die Entwicklung der Technologie auch genau dort zuzulassen. Deshalb wollen Sie auch die Einschränkungen respektive ein Verbot für diese Fahrzeuge mit geringen Geschwindigkeiten und geringen Dimensionen.

Ich möchte hierzu – in Schaffhausen gibt es ein solches Fahrzeug – ein Beispiel bezüglich des autonomen Fahrens nennen, das auch in der Kommission vom ASTRA ausgeführt worden ist: Das autonome Fahren setzt voraus, dass vorgängig Strecken bestimmt worden sind und dass ein Operator das Ganze überwacht. Insofern ist es nicht nötig, das hier auch noch weiter einzuschränken. Man muss ja gerade – und das ist ebenfalls ein wichtiger Aspekt bezüglich des automatisierten Fahrens – diese Möglichkeiten auch dort prüfen können, wo eben der Verkehr stattfindet.

Der Antrag der Minderheit Schlatter zu Artikel 25c Absatz 1bis ist insofern interessant, als er sagt, dass man diese Fahrzeuge nur auf Nationalstrassen und auf Nebenstrassen mit relativ wenig Verkehr einsetzen soll. Ich kann mich an die Information erinnern, dass der Verkehr auf den Nationalstrassen in den letzten Jahren um das x-Fache angestiegen ist. Und genau dort will die Minderheit diese Fahrzeuge einführen.

Zusammengefasst: Lehnen Sie die Minderheitsanträge Schlatter ab; sie führen zu einem Denkverbot, zu einem Technologieverbot.

Als Letztes komme ich noch zum Antrag der Minderheit Trede: Sie möchte ja jetzt, dass all diese Versuche noch einmal durch Forschung begleitet werden; zusätzlich sind die Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die nicht motorisiert sind, zu untersuchen. Auch das wurde in der Kommission ausgeführt: Diese Versuche werden alle dokumentiert, und die entsprechenden Verkehrsteilnehmer, die betroffen sind, sind eingebunden. Wenn die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer betroffen sind, werden auch diese bei den Versuchen einbezogen. Insofern ist

AB 2022 N 294 / BO 2022 N 294

also dieser Antrag nicht zweckführend. Er führt einfach dazu, dass es noch weitere Abklärungen gibt und eigentlich Mehrkosten verursacht werden.

Zusammengefasst bitte ich Sie seitens der SVP-Fraktion, all diese Minderheitsanträge abzulehnen, um damit eben kein Technologieverbot und kein Denkverbot in diesem Gesetz zu haben.

Aebischer Matthias (S, BE): Bei den Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem stellt sich die SP-Fraktion auf die Seite der Minderheit Schlatter. Es ist eine Glaubensfrage, ob man heute ein Gesetz ausarbeitet für Automatisierungsmöglichkeiten, die man noch nicht kennt oder von denen man zumindest nicht weiss, wie sie sich weiterentwickeln. Gerade bei den in Artikel 25d behandelten Lieferrobotern oder "Chrutzlis", wie das Kollegin Trede gesagt hat, ist unklar, wo sie in Zukunft verkehren sollen. Auf dem Trottoir, das hat man in den asiatischen Ländern gesehen, hat es keinen Platz, und auf der Strasse dürfte es auch schwierig werden, das



haben wir vorhin im Votum von Kollege Hurter bereits gehört. Dass dieser Artikel auf der Wunschliste der Industrie steht, macht die Probleme nicht kleiner.

In Artikel 25g geht es darum, wer zu welchem Zweck Zugang zu den Daten des Fahrmodusspeichers hat. Für die SP-Fraktion ist klar, dass bei der Aufklärung von Unfällen oder auch bei Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften der zuständigen Behörde in jedem Fall der Zugang zu den Daten erlaubt werden soll. Die Minderheit Wobmann will dies nur mit dem Einverständnis des Fahrzeughalters zulassen. Dieser Minderheit kann man eigentlich nur zustimmen, wenn man der Meinung ist, dass Unfälle nicht aufgeklärt und Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften nicht geahndet werden sollen; die SP-Fraktion ist da nicht dabei.

Dann gibt es noch die Minderheit Trede bei Artikel 25h Absatz 3. Sie will, dass bei Versuchen mit Automatisierungssystemen nicht nur das ASTRA die Daten analysiert, sondern auch die unabhängige Forschung an der Analyse teilnimmt. Diese Versuche dienen ja meist dazu, ein automatisiertes Vehikel in den Verkehr zu bringen. Es soll also nicht der Anschein erweckt werden, dass der Versuch einseitig betrachtet wird. Ziel muss es sein, dass auch die Sichtweise der nicht motorisierten Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit einbezogen wird. Dies garantiert dieser Zusatz der Minderheit. Wir stimmen ihm zu.

Kutter Philipp (M-E, ZH): Ja, die Digitalisierung ist auch im Strassenverkehr angekommen. Fahrzeuge verfügen über vielfältige Automatisierungssysteme, und bis zu den führerlosen Fahrzeugen ist es nicht mehr weit. Das wirft natürlich Fragen auf. Zum Beispiel ist zu klären, wann und unter welchen Bedingungen Fahrzeuglenkende von ihren Pflichten befreit werden sollen. Man muss klären, wo führerlose Fahrzeuge zugelassen werden können, und natürlich auch, wer verantwortlich ist, wenn es trotz aller Technologie zu einem Unfall kommt. Das sind anspruchsvolle Fragen, ganz sicher, aber wir von der Mitte-Fraktion wollen trotzdem nicht stehenbleiben wie bei Rot an einer Kreuzung. Wir sind auch dagegen, dass wir auf diese Fragen mit allzu strenger Regulierung reagieren.

Bei diesem Thema kommt mir – ich weiss nicht, ob Sie das kennen – jeweils der Red Flag Act in den Sinn. Das war ein Gesetz, das in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Grossbritannien galt. Es sollte dazu dienen, Unfälle durch die damals neuen Dampfwagen im Strassenverkehr zu vermeiden. Das Gesetz schrieb vor, dass ein Gefährt ohne Pferde oder ein Automobil mit einer Geschwindigkeit von maximal 4 Meilen, das sind etwa 6,4 Kilometer, pro Stunde fahren durfte. Bei jedem Automobil mussten zwei Personen zum Führen des Fahrzeugs anwesend sein, und ein Fussgänger musste vorausgehen, und er musste die Bevölkerung mit einer roten Flagge warnen. Daher kommt der Name Red Flag Act. Die Autos mussten also im Schrittempo fahren, und jemand musste vorausgehen, um alle zu warnen. Ein solches Korsett sollten wir dem digitalen Strassenverkehr in der Schweiz im 21. Jahrhundert nicht anziehen.

Wir sehen in den Automatisierungssystemen nicht nur Gefahren, sondern auch grosse Chancen – Chancen für technologische Innovationen, Chancen für die Volkswirtschaft, Chancen für die Menschen in diesem Land. Ich denke da nicht nur an die Roboter, die uns Güter nachhause bringen. Denken Sie an den öffentlichen Verkehr. Denken Sie daran, welche Möglichkeiten sich eröffnen, wenn ein Postauto ohne Chauffeur die Passagiere einsammeln kann. Gerade auf wenig frequentierten Strecken und in peripheren Gebieten wären damit Verbindungen möglich, die heute wirtschaftlich nicht vertretbar sind. Wir finden es richtig, dass der Bundesrat in diesem dynamischen Bereich gewisse Kompetenzen erhält, um zu handeln. Insbesondere soll er festlegen können, inwieweit Fahrzeuglenkende von ihren Pflichten befreit werden können. Er soll auch Versuche bewilligen können, und er soll Technologien finanziell unterstützen können.

Die Minderheitsanträge lehnen wir allesamt ab. Sie erinnern uns allzu sehr an die erwähnte rote Flagge aus dem 19. Jahrhundert. Wir wollen keine Denkverbote, wir wollen keine Technologieverbote, wir wollen keine Entwicklung im Schrittempo. Wir wollen die Möglichkeiten zum Wohle unserer Volkswirtschaft und unserer Bevölkerung nutzen.

Noch ein Wort zum Einsatz von umweltfreundlichen Technologien: Für uns von der Mitte ist es wichtig, dass sich diese auch im Strassenverkehr durchsetzen. Wir wollen das Ziel, die CO₂-Emissionen im Strassenverkehr zu reduzieren, weiterverfolgen. Darum müssen wir vermeiden, dass Fahrzeuge durch den Einsatz von umweltfreundlichen Technologien benachteiligt werden. Darauf zielen die Gesetzesänderungen ab, die uns heute vorliegen. Wir unterstützen diese daher: Fahrzeuge, die wegen einer umweltfreundlichen Technologie die gesetzliche Höchstlänge oder das Höchstgewicht überschreiten, sollen von den heute geltenden Regeln abweichen dürfen, sodass der Einsatz der Technologie nicht zu einer Verminderung der Ladekapazität führt. Im Namen der Mitte-Fraktion beantrage ich Ihnen, überall der Mehrheit zu folgen.

Töngi Michael (G, LU): Herr Hurter und Herr Kutter, auch wir Grünen sind nicht für Denkverbote. Aber wir



hätten uns in dieser Debatte gewünscht, dass man vielleicht etwas mehr denkt – das ist der Unterschied. Das Thema des automatisierten Fahrens ist ein sehr, sehr grosses Thema. Es ist eines der grossen Megathemen innerhalb der Mobilität, um die wir uns kümmern müssen.

Automatisiertes Fahren kann einen grossen Nutzen bringen: Wir können Mobilität ermöglichen und diese besser organisieren, ohne dass wir zusätzlichen Verkehr haben. Das ist eine Möglichkeit: dass wir die Mobilität positiv entwickeln. Das ist die positive Utopie, die existiert. Wir haben verschiedenen Berichten, so zum Beispiel den Verkehrsperspektiven 2050, entnehmen können, dass etwa ab 2035 automatisiertes Fahren eine wichtige Rolle spielen und die Mobilität stark prägen wird.

Aber wir wissen ebenfalls aus vielen Studien und Vorträgen, aus Diskussionen unter Fachleuten, dass es zum automatisierten Fahren auch eine pessimistische Sichtweise gibt. Automatisiertes Fahren führt nicht zwangsläufig zu weniger Verkehr, sondern man muss die richtigen Rahmenbedingungen setzen und Leitplanken errichten, damit es auch in diese Richtung geht. Tut man das nicht, besteht die grosse Gefahr, dass der Verkehr noch mehr zunimmt, weil beim automatisierten Fahren weiter gependelt werden kann. Man sitzt dann im Auto, arbeitet, sieht sich einen Film an, oder das Auto holt allein die Hemden aus der Wäscherei ab und holt das Lieblingsbrot aus der Bäckerei. Am Schluss haben wir nicht nur zu Stosszeiten viel Verkehr, sondern den ganzen Tag. Das ist eine sehr realistische Perspektive, die immer wieder aufgezeigt wird.

Uns hat diese Diskussion gefehlt. Man diskutiert jetzt immer nur über Einzelmassnahmen. Eigentlich hätte man diese Grundsatzdebatte, wie wir Leitplanken setzen könnten, damit die Entwicklung des automatisierten Fahrens eben in die richtige Richtung geht, auch führen müssen. Das hat uns gefehlt. Wenn wir daran denken, dass das automatisierte Fahren bis 2035 in diesem Land sehr wichtig sein soll, dann können wir

AB 2022 N 295 / BO 2022 N 295

diese Diskussion nicht erst in acht bis zehn Jahren anfangen. Heute kann man auch sagen: Da kommt man am Schluss wie die alte Fasnacht daher.

Deshalb meinen wir, dass es klare Vorgaben braucht. Wir müssen jetzt das automatisierte Fahren in den Bereichen bewilligen, wo die Sicherheitsstandards hoch sind, wo keine Gefahren für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bestehen. Deshalb unterstützen wir den Minderheitsantrag Schlatter. Mit diesem wird definiert, dass Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keinen Fahrzeugführer benötigen, nur auf jenen Strecken zugelassen sind, wo es keinen Mischverkehr gibt oder eben nicht viel Mischverkehr. Das ist auf der Autobahn so, wenn ich mich richtig erinnere. Deshalb finden wir das richtig.

Mit der zweiten Minderheit Schlatter streichen wir die Möglichkeit, dass die führerlosen Fahrzeuge mit geringen Dimensionen losfahren können. Wir haben es gehört, das kann in den Städten zu grossen Problemen führen. Dieses Experiment sollten wir jetzt nicht eingehen.

Ebenso unterstützen wir die Minderheit Trede, damit die Versuche auch von unabhängiger Seite – das war uns wichtig – ausgewertet und evaluiert werden und nicht nur von den Herstellern dieser Systeme.

Letztlich lehnen wir den Minderheitsantrag Wobmann ab. Wenn es Unfälle gibt, dann muss es möglich sein, die Daten auszuwerten. Es kann am Schluss ja nicht dem Gutdünken der Fahrzeugführer überlassen sein, ob man prüfen kann, wer für einen Unfall verantwortlich ist.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Die Bestimmungen in Block 1 machen den Grünliberalen Freude. Wir haben es hier mit eher seltenen Gesetzesbestimmungen zu tun, die mit einem positiven Blick in die Zukunft schauen und Entwicklungen ermöglichen, anstatt sie zu eng zu regulieren.

Die Änderungen in Artikel 9 ermöglichen dem Bundesrat, die speziellen Eigenschaften von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben angemessen zu berücksichtigen. Neu soll es möglich sein, ein höheres Gesamtgewicht zu erlauben, wenn das Mehrgewicht von Batterien stammt, oder längere Fahrzeuge zuzulassen, wenn dies aufgrund von Wasserstoffeinrichtungen unvermeidlich ist. Damit wird ein Wettbewerbsnachteil solcher Fahrzeuge bezüglich der Ladekapazitäten aufgehoben.

Einen eigenen Abschnitt widmet der Bundesrat den Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem. Damit nimmt er Entwicklungen auf, die schon im Gange sind, und schafft Grundlagen für die Erprobung und Weiterentwicklung dieser Systeme. Richtigerweise werden die Bestimmungen auf Gesetzesebene nicht allzu detailliert ausgeführt, damit der Bundesrat den technischen Entwicklungen folgen und bedarfsgerecht regeln kann. Für die Grünliberalen ist es beim automatisierten Fahren zentral, dass die Haftungsfrage bei Unfällen sauber geregelt wird. Dank dem Fahrmodusspeicher kann festgestellt werden, ob zu einem bestimmten Zeitpunkt Mensch oder Maschine die Kontrolle über das Fahrzeug hatte. Die eindeutige Klärung dieser Zuständigkeit ist Grundlage dafür, dass die Haftungsfrage gemäss den heute schon geltenden Bestimmungen angewendet werden und keine Strafbarkeitslücke entstehen kann. Wir begrüssen deshalb den Rückzug des Minderheits-



antrages Wobmann.

Die beiden Minderheitsanträge Schlatter schränken die Handlungsoptionen des Bundesrates bezüglich Teststrecken ein und unterbinden die Möglichkeit, kleine, führerlose Fahrzeuge zuzulassen. Typischerweise sind das Lieferroboter. Kollegin Schlatter hat ein sehr düsteres Bild der zukünftigen Situation auf unseren Strassen gezeichnet. Die Grünliberalen stehen Entwicklungen und neuen Technologien jedoch offener gegenüber.

Auch im Bereich der letzten Minderheit, der Minderheit Trede, wollen die Grünliberalen die Hürden nicht zu hoch setzen. Es ist zwar richtig und sinnvoll, dass Versuche ausführlich dokumentiert werden. Auch die Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem müssen untersucht werden, und es gibt sicher Versuche, die von unabhängigen Forschenden begleitet werden sollen. Diese Anforderungen müssen aber nicht zwingend und kumulativ für jede Versuchsanordnung gestellt werden. Den Minderheitsantrag Trede lehnen wir deshalb als zu rigide ab.

Zum Schluss möchte ich noch einen Punkt anführen, bei dem ich meinem Vorredner beipflichte. Trotz aller Technologieoffenheit müssen wir als Gesellschaft diskutieren, wie wir diese neuen Technologien und Möglichkeiten einsetzen wollen, damit wir nicht plötzlich von einer Verkehrslawine überrollt und die Städte verstopft werden. Das ist wirklich eine Gefahr, die ich beim automatisierten Fahren auch sehe, und das ist eine Frage, die hier in diesem Gesetz nicht geregelt ist und die wir angehen müssen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Der Bundesrat unterstützt in Block 1 die Mehrheit Ihrer Kommission und lehnt die Minderheitsanträge ab. Bei Artikel 25g Absatz 5 lehnt der Bundesrat allerdings den Antrag Ihrer Kommission ab und hält an seinem Entwurf fest, weil er ihn besser findet. Ich werde das dann gleich noch begründen.

Die Entwicklung der Technik und der rechtlichen Rahmenbedingungen findet auf internationaler Ebene statt; ich habe das vorhin gesagt. Sie ist auch sehr dynamisch. Es ist wichtig, dass die Schweiz zeitgerecht auf diese internationalen Entwicklungen reagieren kann. Die vom Bundesrat vorgesehene Kompetenzdelegation – ich betone das noch einmal – ist keine Carte blanche, sondern setzt klare Rahmenbedingungen.

Ich äussere mich jetzt zum Minderheitsantrag Schlatter zu Artikel 25c Absatz 1bis. Dieser Antrag schränkt den Einsatzbereich der führerlosen Fahrzeuge aus unserer Sicht übermässig stark ein. In den nächsten zehn Jahren werden führerlose Fahrzeuge vor allem Shuttles sein. In der Schweiz gab es schon zahlreiche Versuche mit diesen führerlosen Shuttles. Diese Versuche waren nicht auf Nebenstrassen mit geringem Langsamverkehrsaufkommen beschränkt. Die Verkehrssicherheit wurde dabei nicht beeinträchtigt. Genau auf frequentierten Strecken bieten ja diese Fahrzeuge einen Mehrwert. Beschränkte man sich auf Strassen mit nur ganz wenigen Fussgängerinnen und Fussgängern, dann hätten diese Gefährte auch kaum einen Nutzen. Denn auf diesen Strecken hat es ja dann auch keine Passagiere.

Hätten wir diese Beschränkung auf Nebenstrassen mit geringem Langsamverkehrsaufkommen bereits bei den Versuchen gehabt, dann, das kann ich Ihnen sagen, wäre der "Matte-Schnägg" von Bernmobil – ich weiss nicht, ob Sie ihn kennen, Sie müssen sonst mal dorthin gehen – nie aus seinem Schneckenhaus herausgekommen. Das war genau auch das Versuchsumfeld dieses "Matte-Schnäggs", dass dort eben auch Personen, Fussgängerinnen und Fussgänger, Langsamverkehr sind. Es war eben gerade ein wichtiges Ziel des Versuchs, zu untersuchen, wie diese Busse bei den Fahrgästen und bei der Quartierbevölkerung angekommen sind.

Die kantonalen Behörden müssen detailliert prüfen und auch testen, ob ein führerloses Fahrzeug auf einer Strecke für alle Verkehrsteilnehmenden – ich betone: für alle Verkehrsteilnehmenden, also inklusive Fussgängerinnen und Fussgänger – sicher verkehren kann, bevor sie das Projekt überhaupt zulassen. Zudem muss ein Operator das führerlose Fahrzeug dauernd beaufsichtigen. Sie sehen: Wir haben ein Netz und einen doppelten Boden, die Verkehrssicherheit bleibt gewährleistet, und zwar für alle Verkehrsteilnehmenden.

Ich komme zum Minderheitsantrag Schlatter zu Artikel 25d, zum Verbot von Lieferrobotern. Es ist sicher so, dass sich der Fussverkehr und diese Fahrzeuge ins Gehege kommen, wenn es darum geht, wer welche Verkehrsflächen benützen soll. Auch dem Bundesrat ist es wichtig, dass Fussgängerinnen und Fussgänger nicht durch Lieferroboter behindert werden. Er wird die Zulassung dieser Fahrzeuge deshalb erst ermöglichen, wenn diese offene Frage geklärt ist. Eine Annahme des Antrages der Minderheit Schlatter, die die Lieferroboter einfach grundsätzlich verhindern will, wäre schade, da es dann nicht möglich wäre, solche Fragen anzuschauen. Die Chance, dass es in den nächsten zehn Jahren Bedarf für Lieferroboter und andere führerlose Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedriger Geschwindigkeit geben wird, ist vorhanden. Wir sollten sie jetzt packen und die



Grundlagen schaffen, um dieses Bedürfnis rasch regeln zu können. Ich bitte Sie deshalb, auch diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

Der Minderheitsantrag Wobmann wurde zurückgezogen.

Ich äussere mich jetzt noch zu Artikel 25g Absatz 5. Ich bitte Sie, den Entwurf des Bundesrates zu unterstützen und nicht den Antrag Ihrer Kommission. Es geht hier um die Datenübermittlung ans ASTRA. Daten, welche die Strassenverkehrsämter bei der periodischen Kontrolle der Fahrzeuge aus dem Fahrmodusspeicher auslesen, sollen ans ASTRA übermittelt werden; so lautet der Entwurf sinngemäss. Ihre Kommission hat diese Übermittlung nun vom Einverständnis der Halterin und des Halters abhängig gemacht, und diese Ergänzung bitte ich Sie abzulehnen.

Ich gebe Ihnen gerne ein Beispiel dafür, warum das ASTRA genau diese Daten braucht, um seine Aufgaben für die Verkehrssicherheit wahrzunehmen. Automatisierte Fahrzeuge sind fahrende Computer. Die Überwachung des Fahrzeuges durch den Hersteller nach der Zulassung wird stark an Bedeutung gewinnen. Mittels Software-Updates können nämlich auch zentrale Eigenschaften des Fahrzeuges wie z. B. die Leistung verändert werden. Damit gewinnt auch die Überwachung durch die Behörde nach der Zulassung an Bedeutung.

Die anonymisierten Daten – ich sage es noch einmal: die anonymisierten Daten – des Fahrmodusspeichers zeigen, ob das Automatisierungssystem eines bestimmten Fahrzeugtyps z. B. übermässig häufig technische Störungen aufweist oder sich z. B. regelmässig schon kurz nach einer Übernahmeaufforderung an die Fahrzeugführerin in einen risikomindernden Zustand versetzt. Wenn das ASTRA über die Daten erfährt, dass es z. B. bei einem Fahrzeugtyp auffällig häufig technische Störungen gibt, dann kann das ASTRA der Sache nachgehen und z. B. den Fahrzeugtyp eines Herstellers genauer unter die Lupe nehmen. Daran haben Sie ja auch ein Interesse. Ohne die anonymisierten Daten hätte das ASTRA diese Hinweise auf Unregelmässigkeiten nicht und hätte auch keine Handhabe für Nachforschungen beim Hersteller.

Die Marktüberwachung würde also wesentlich erschwert und die Verkehrssicherheit damit gefährdet. Wenn Ihnen die Verkehrssicherheit viel wert ist, dann bitte ich Sie genau aus diesen Gründen, dem Bundesrat zu folgen.

Ich muss noch einmal darauf hinweisen: Die Übermittlung der Daten an das ASTRA erfolgt ja in anonymisierter Form. Es können also keine Rückschlüsse auf die Führerin oder auf das einzelne Fahrzeug oder auf dessen Halter gezogen werden. Es handelt sich um reine Sachdaten, an denen die Fahrzeughalterin keine berechtigten Interessen geltend machen kann. Der Datenschutz bleibt gewährleistet. Ich bitte Sie hier noch einmal, den Bundesrat zu unterstützen.

Noch zur Minderheit Trede bei Artikel 25h Absatz 3: Bei Versuchen muss die Verkehrssicherheit jederzeit gewährleistet sein. Es müssen stets sämtliche Verkehrsteilnehmende in die Versuchsanlage mit einbezogen werden, die davon betroffen sind. Der Antrag der Minderheit Trede würde viele interessante Versuche in der Schweiz verunmöglichen oder ohne Mehrwert verkomplizieren oder verteuern. Ich bitte Sie, auch diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

Nochmals zusammenfassend: Ich bitte Sie, bei allen Anträgen die Kommissionsmehrheit zu unterstützen, ausser bei Artikel 25g Absatz 5, wo ich Sie bitte, dem Bundesrat zu folgen.

Wobmann Walter (V, SO): Frau Bundesrätin, ich habe eine Frage zu Artikel 25. Können Sie bestätigen, dass die technischen Fahrzeugdaten, z. B. die FIN-Nummer, also die Chassis-Nummer usw., ans Gewerbe weitergegeben werden dürfen? Das Gewerbe braucht diese Daten für die Ersatzteilbeschaffung, sonst ist nachher die Kette unterbrochen. Das ist für mich eine wichtige Frage.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Wenn ich Herrn Direktor Röthlisberger anschau, scheint mir, dass Ihre Frage nicht so einfach zu beantworten ist. Ich schlage Ihnen vor, dass wir Ihnen die Antwort schriftlich nachliefern. Dann haben Sie es schwarz auf weiss.

Piller Carrard Valérie (S, FR), pour la commission: Dans le bloc 1, la commission a essentiellement débattu des articles 25a et suivants qui concernent la conduite automatisée.

A l'article 25c, la minorité Schlatter souhaite limiter les tronçons autorisés aux véhicules équipés d'un système d'automatisation. Elle propose d'ajouter un alinéa 1bis qui limite l'autorisation aux autoroutes, semi-autoroutes et routes secondaires à faible trafic lent. La minorité a évoqué les situations complexes impliquant des piétons et des cyclistes dans lesquelles les véhicules automatisés seraient encore loin de fonctionner correctement. Mais la majorité de la commission a estimé que cela restreindrait trop fortement l'utilisation des véhicules sans conducteur et freinerait l'évolution technologique.

La commission a rejeté la proposition à l'origine de cette minorité, par 16 voix contre 8 et 1 abstention.



Une autre minorité Schlatter demande de biffer l'article 25d qui concerne les petits véhicules sans conducteur dont la vitesse est minime, par exemple les futurs robots de livraison. Comme précédemment, l'argument de la minorité est celui de la prudence face à des technologies encore peu au point.

L'article donne au Conseil fédéral la compétence de définir les conditions d'admission et d'utilisation de ces véhicules sans que des tronçons précis soient définis. Le directeur de l'Office fédéral des routes (OFROU) a assuré à la commission que le gouvernement n'utilisera cette compétence que lorsque la technologie sera fiable et que les potentiels de conflits avec la mobilité douce seront maîtrisables. L'industrie souhaite aussi cet article 25d, qui lui permettrait de mettre en service ce type de véhicules dans les années 2030. La proposition défendue par la minorité à cet article a été rejetée sur le même score qu'à l'article précédent, soit par 16 voix contre 8 et 1 abstention.

L'article 25h concerne les essais avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation. L'alinéa 3 précise que les essais et leurs résultats doivent être documentés par la personne responsable des essais et que toutes les données doivent être transmises à l'OFROU, qui est chargé de publier les rapports. La minorité Trede tient à confier à des chercheurs indépendants l'examen des répercussions sur l'ensemble du système de circulation, en soulignant que lorsque l'essai est seulement documenté par la personne qui en est responsable, les intérêts d'autres acteurs impliqués, notamment les piétons, ne seraient pas pris en compte. De plus, il va de soi que la personne chargée de documenter l'essai a un intérêt à mettre en circulation le véhicule en question. L'OFROU ayant mis en garde contre une prescription rigide qui pourrait entraîner des dépenses supplémentaires sans valeur ajoutée, la commission a par conséquent rejeté cette proposition, par 16 voix contre 9.

Je vous invite donc à suivre les positions de la majorité de la commission.

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS), für die Kommission: Wir hatten in Block 1 ursprünglich vier Minderheiten. Nach dem Rückzug der Minderheit Wobmann sind es noch drei.

Um was geht es in diesem Block? Es geht um das automatisierte Fahren: Wo und wie ist das möglich? Und es geht um den Datenzugriff: Unter welchen Voraussetzungen ist dieser möglich? Zu guter Letzt geht es um die Verwertung der Daten: Wofür ist diese möglich?

Zu Artikel 25c Absatz 1bis und der Minderheit Schlatter: Die Mehrheit hat klar gesagt, dass automatisiertes Fahren auf zugelassenen Strecken möglich sein soll. Die Minderheit will hier zusätzlich eine Einschränkung, nämlich, dass man es nur auf Autobahnen oder Autostrassen und auf Nebenstrassen mit wenig Verkehrsaufkommen zulassen darf. Die Mehrheit lehnt diese Einschränkung ab. Die Frau Bundesrätin hat mit dem Berner "Schnägg" ein gutes Beispiel gebracht. Es gäbe in anderen Ecken der Schweiz höchstwahrscheinlich ähnliche Projekte, die damit verhindert würden. Das erachtet die Kommission als nicht zielführend. Die Kommission

AB 2022 N 297 / BO 2022 N 297

hat den Antrag, der jetzt als Minderheitsantrag vorliegt, denn auch mit 16 zu 8 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

In Bezug auf den Antrag der Minderheit Schlatter zu Artikel 25d ist die Mehrheit der Meinung, dass der Bundesrat für Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedriger Geschwindigkeit eine Zulassung ohne Festlegung der Strassen ermöglichen kann. Wie Sie bereits gehört haben, geht es hier um die sogenannten Lieferroboter. Diese könnten bereits in naher Zukunft gerade im innerstädtischen Verkehr eine grosse und entscheidende Rolle spielen.

Die Mehrheit möchte daher in diesem Bereich keine Einschränkungen. Die Minderheit möchte diese Möglichkeit streichen. Ich schliesse mich den Worten der Bundesrätin an, die gesagt hat, damit würde man Lieferroboter quasi verhindern. Die Abstimmung ist mit 16 zu 8 Stimmen bei 1 Enthaltung erfolgt.

Die Minderheit Wobmann wurde zurückgezogen. Ich äussere mich dazu nicht mehr und komme zum letzten Minderheitsantrag, dem Minderheitsantrag Trede zu Artikel 25h Absatz 3. Die Mehrheit ist klar der Meinung, dass die Versuche und deren Erkenntnisse zu dokumentieren sind. Was die Minderheit Trede will, geht aus Sicht der Mehrheit aber klar zu weit. Die Mehrheit will diese Daten nicht noch zusätzlich von unabhängigen Experten überprüfen lassen, und es ist auch nicht der Sinn dieser Datenerhebung, die Daten für den nicht motorisierten Verkehr und weitere Analysen zu brauchen. Der Antrag Trede, der hier als Antrag der Minderheit vorliegt, wurde denn auch mit 16 zu 9 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.

Damit schliesse ich mich meiner Vorrednerin an und bitte Sie, in diesem ersten Block überall der Mehrheit zu folgen.



Art. 9 Abs. 2bis, 3bis; Gliederungstitel nach Art. 25; Art. 25a; 25b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 9 al. 2bis, 3bis; titre suivant l'art. 25; art. 25a; 25b

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 25c

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Schlatter, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Töngi, Trede)

Abs. 1bis

Festlegungen sind zu beschränken auf:

- Autobahnen oder Autostrassen;
- Nebenstrassen mit geringem Langsamverkehrsaufkommen.

Art. 25c

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Schlatter, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Töngi, Trede)

Al. 1bis

Les tronçons prédéfinis doivent être limités:

- aux autoroutes et aux semi-autoroutes;
- aux routes secondaires à faible trafic lent.

Abs. 1bis – Al. 1bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24598)

Für den Antrag der Minderheit ... 64 Stimmen

Dagegen ... 123 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 25d

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Schlatter, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Storni, Töngi, Trede)

Streichen

Art. 25d

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral



Proposition de la minorité

(Schlatter, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Storni, Töngi, Trede)
Biffer

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24599)

Für den Antrag der Mehrheit ... 124 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 64 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Art. 25e, 25f

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 25g

Antrag der Mehrheit

Abs. 1–4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 5

Die Zulassungsbehörden übermitteln mit dem Einverständnis des Fahrzeughalters die nach Absatz 4 ...

Antrag der Minderheit

(Wobmann, Borloz, Giezendanner, Heimgartner, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian)

Abs. 3

... Administrativbehörden mit dem Einverständnis des Fahrzeughalters ausgelesen und ...

Art. 25g

Proposition de la majorité

Al. 1–4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 5

Moyennant le consentement du détenteur du véhicule, les autorités d'immatriculation ...

Proposition de la minorité

(Wobmann, Borloz, Giezendanner, Heimgartner, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian)

Al. 3

... peuvent, avec le consentement du détenteur du véhicule, lire et traiter ...

Abs. 3 – Al. 3

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit Wobmann wurde zurückgezogen.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

AB 2022 N 298 / BO 2022 N 298

Abs. 5 – Al. 5

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Der Bundesrat hält an seinem Antrag fest.



Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24601)

Für den Antrag des Bundesrates ... 187 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 2 Stimmen

(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 25h

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 3, 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

... Die Verkehrssicherheit aller Strassenverkehrsteilnehmer muss jederzeit gewährleistet sein.

Antrag der Minderheit

(Trede, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Schlatter, Storni, Töngi)

Abs. 3

... zu dokumentieren und von unabhängiger Forschung zu begleiten, die die Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem und insbesondere auf die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden untersucht.

Art. 25h

Proposition de la majorité

Al. 1, 3, 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

... La sécurité routière de tous les usagers du trafic routier doit être garantie en tout temps.

Proposition de la minorité

(Trede, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Schlatter, Storni, Töngi)

Al. 3

... des essais; ils doivent être suivis par des chercheurs indépendants, qui en examineront les répercussions sur l'ensemble du système de circulation et, en particulier, sur les usagers non motorisés.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24602)

Für den Antrag der Mehrheit ... 124 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 66 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 105a

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

... generiert wird, die mindestens dem Umfang der Finanzhilfe entspricht.

Abs. 3

...

d. Das Vorhaben und dessen Erkenntnisse sind durch die für das Vorhaben verantwortliche Person zu dokumentieren. Das ASTRA kann die entsprechenden Berichte kostenfrei publizieren und verwenden.

Abs. 4, 5

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Art. 105a

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

... à créer en Suisse une valeur ajoutée équivalant au moins au montant de l'aide financière octroyée.

Al. 3

...

d. la personne responsable du projet documente le projet et ses conclusions. L'OFROU peut publier et utiliser gratuitement les rapports qui en résultent.

Al. 4, 5

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Block 2 – Bloc 2

Via sicura

Via sicura

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Die Minderheit I (Pasquier) wird von Frau Trede vertreten. Frau Trede wird sich zugleich für die Fraktion der Grünen äussern.

Trede Aline (G, BE): Il y a une vingtaine d'années, pensant que le nombre de morts sur les routes suisses était trop important et qu'il stagnait, le Conseil fédéral a proposé une politique ambitieuse avec l'objectif de diminuer par deux le nombre de morts sur nos routes. Via sicura nous a grandement permis d'atteindre cet objectif. Mais les routes suisses prennent encore beaucoup trop de vies. Dix personnes sont grièvement blessées chaque jour. 227 personnes sont décédées en 2020, soit 40 de plus qu'en 2019. C'est beaucoup trop. Dans ce contexte, affaiblir une mesure dissuasive dont l'efficacité est avérée, qui vise les conductrices et les conducteurs les plus irresponsables, constituerait un message erroné. Au cours des cinq dernières années, les accidents dus à une vitesse excessive ont fait en moyenne quelque 700 blessés graves et 60 morts.

Le retrait de permis dont il est question est plus sévère car il sanctionne les cas les plus graves. Contrairement à ce que d'aucuns prétendent, il ne vise pas un conducteur qui n'aurait pas freiné à temps à l'entrée d'un village ou un mari qui devrait conduire dans l'urgence sa femme à la maternité. Non, cette disposition vise les personnes qui choisissent in... inten... intentionnellement... – "i has mega güebt" - (*Hilarité*) intentionnellement de mettre leur vie et celle des autres en danger en roulant par exemple à plus de 100 kilomètres par heure dans un village ou à plus de 200 kilomètres par heure sur l'autoroute. Personne de sensé ne roule à cette vitesse par inadvertance!

Vous avez toutes et tous reçu la prise de position du BPA/BfU, qui nous appelle à rester fermes et affirme que cette mesure est la sanction la plus efficace contre les infractions routières, ainsi que celle des écoles de conduite, pour qui l'assouplissement entraînerait sans aucun doute une augmentation du nombre d'accidents causant des blessés graves et des morts.

Cette mesure est dissuasive. Elle permet de sauver des vies. Il faut impérativement la conserver. Lors d'une collision à 50 kilomètres à l'heure, un piéton a six fois plus de risque de décéder que lors d'une collision à 30 kilomètres à l'heure. Le type de comportement qui est visé, c'est bien celui de traverser une zone 30 à 75 kilomètres à l'heure: c'est un comportement que l'on peut qualifier de criminel!

Par souci de compromis, compte tenu de motions adoptées durant la législature précédente et de la volonté d'assouplir cette exigence, je propose qu'on réduise d'un quart la peine, soit un retrait de permis d'une durée de 18 mois au lieu de 24 mois.

Il y a deux minorités, à savoir la minorité I (Pasquier) et la minorité II (Aebischer Matthias). Je voudrais vous remercier de votre soutien à ces deux minorités.

Präsident (Candinas Martin, erster Vizepräsident): Beantworten Sie eine Frage, Frau Trede?

Trede Aline (G, BE): Oui, mais seulement en français! (*Hilarité*)



Büchel Roland Rino (V, SG): Si vous ne me donnez que cette tâche, ce n'est pas une tâche difficile! J'espère que vous me comprenez si je parle français! (*Hilarité*)

Voici la question. Vous dites que vous soutenez la minorité Aebischer Matthias qui vise à ce qu'une distance de 1,5 mètre soit observée pour dépasser un vélo. Comment cela se passera-t-il sur une petite route de montagne? Le conducteur du véhicule devra-t-il attendre une heure derrière le cycliste avant de pouvoir le dépasser? (*Hilarité*)

Trede Aline (G, BE): Cette minorité ne concerne pas ce bloc, mais je donne une réponse à votre question. Ce n'est pas un problème. Dans les autres pays, il y a aussi cette règle. On voit que cela marche. Si on est vraiment sur une petite route de montagne, si le conducteur doit vraiment rouler plus vite, le cycliste peut s'arrêter et après la voiture peut dépasser.

Aebischer Matthias (S, BE): Der Bundesrat schreibt in der Botschaft zu dieser Revision des Strassenverkehrsgesetzes, dass den Vollzugsbehörden und Gerichten bei Raserdelikten mehr Ermessensspielraum eingeräumt werden soll, dies notabene im Auftrag des Parlamentes nach einer Evaluation der Via-sicura-Massnahmen. Die SP-Fraktion verschliesst sich diesem erweiterten Ermessensspielraum nicht. So bieten wir Hand bei den bisher fixen Freiheitsstrafen, nicht aber bei der Reduktion der Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei vorsätzlichen Verletzungen elementarer Verkehrsregeln. Wir sprechen hier von Autorennen auf normalen Strassen mit überhöhter Geschwindigkeit und von risikoreichen Überholmanövern. Für so etwas gibt es kein Pardon, und für so etwas ist auch keine Reduktion der Dauer des Führerausweisentzugs notwendig. Denn die zwei Jahre dienen als Abschreckung, und das ist gut so.

In der Kommission kam Kollege Bregy dann immer mit dem Beispiel vom werdenden Vater, der seine Frau in das Spital fährt, dabei innerorts 100 statt 50 Stundenkilometer fährt und auch noch sturzbetrunken ist. Irgendwann muss sich die Frau die Frage stellen, ob eine Hausgeburt vielleicht nicht doch weniger Risiken birgt als eine solche Fahrt.

Bei der Frage der Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrer haben wir in der Kommission lange diskutiert. Im Grundsatz sind wir alle der Meinung, dass bei Blaulichtfahrerinnen nicht mit denselben Ellen gemessen werden darf. Es wurden Berichte erstellt, verschiedene Formulierungsvorschläge diskutiert, aber am Schluss waren wir uns nicht einig. Ich bin überzeugt, dass die von der Verwaltung vorgesehene Variante eine sehr gute ist. Fakt ist: Bei der bundesrätlichen Variante wie auch bei der Variante Borloz, welche dem Antrag der Kommissionmehrheit entspricht, wird eine Blaulichtfahrerin nicht bestraft, wenn sie im Rahmen eines Einsatzes eine verhältnismässige Verkehrsregelverletzung begeht.

Bei einer unverhältnismässigen Verkehrsregelverletzung wird sie hingegen bei beiden Varianten bestraft. Der einzige Unterschied besteht darin, auf welcher Basis die Bestrafung festgelegt wird. Im Entwurf des Bundesrates gilt die signalisierte Geschwindigkeit, bei der Variante der Mehrheit ist es hingegen nicht klar. Hier muss der Richter zuerst festlegen, welche Geschwindigkeit für den Einsatz angemessen gewesen wäre. Das wäre dann die Referenz. Das ist für mich persönlich zu viel "Freestyle" in einem Gesetz.

Wir empfehlen deshalb, mit einigen wenigen Ausnahmen, die bundesrätliche Variante.

Weber Céline (GL, VD): Cher collègue Aebischer, il semblerait que, pour les membres de notre conseil, les choses ne soient pas tout à fait claires quant à la question de savoir dans quel cas de figure le juge a la plus grande marge de manoeuvre. Est-ce que c'est dans le cas de la proposition de la majorité, parce que l'excès de vitesse sera in fine plus faible? Ou est-ce dans le cas de votre proposition de minorité, parce que le juge peut alors mieux apprécier la situation et avoir une vision d'ensemble, sans devoir se préoccuper de définir ce qui aurait été une vitesse maximum tolérable?

Aebischer Matthias (S, BE): Sie sprechen jetzt hier von den Blaulichtfahrten. Ich habe es erklärt: Es geht nur noch um den Fall, in dem das Verkehrsdelikt unverhältnismässig begangen wurde, in dem also die Blaulichtfahrerin oder der Blaulichtfahrer unverhältnismässig gefahren ist. Wenn diese Person normal fährt, in der Nacht zum Beispiel – das war eine Diskussion –, wenn keine Leute auf der Strasse sind und das Blaulicht eingeschaltet ist, dann sprechen wir nicht von einem solchen Fall. Wir sprechen von Fällen – stellen Sie sich das vor –, in denen 50 Stundenkilometer vorgeschrieben sind, ein Polizeiauto aber 100 Stundenkilometer fährt, und das im Umfeld einer Schule mit vielen Schulkindern. Von solchen Beispielen sprechen wir. Und das ist die Differenz: Beim Antrag der Mehrheit muss der Richter oder die Richterin zuerst entscheiden, was angemessen gewesen wäre, und das wäre dann die Basis für die Beurteilung.

Büchel Roland Rino (V, SG): Geschätzter Herr Kollege Aebischer, Sie haben sich wahrscheinlich wohlweislich



nicht zu Ihrem etwas komischen Minderheitsantrag geäußert, dass man Velos mit einem Abstand von eineinhalb Metern überholen soll. Das vorhin war ja doch etwas Français fédéral. Ich möchte nun von Ihnen hören, ob Sie es als realistisch ansehen, dass dies auf einer vier Meter breiten Bergstrasse, auf der velofahrende Ausflügler und Autos verkehren, gehen soll. Ist dieser Antrag nicht wie von einem anderen Stern? Ist das, was Sie da wollen, nicht völlig unreal?

Aebischer Matthias (S, BE): Ich beantworte diese Frage gerne, obschon dieser Antrag eigentlich erst in Block 3 Thema ist. Das spielt aber eigentlich gar keine Rolle. In sehr vielen europäischen Ländern, sogar in einer Mehrheit, gibt es diese Regelung der eineinhalb Meter bereits. Es ist klar, dass man das abfedern muss. In den Verordnungen steht dann – das ist auch in anderen Ländern so –, dass man bei solchen Strassen, die Sie jetzt erwähnt haben, eben mit einem Abstand von weniger als eineinhalb Metern überholen kann. Ich sage Ihnen aber: Fahren Sie einmal Velo – das sind Sie wahrscheinlich schon – in Spanien. Fahren Sie auf Mallorca Velo; da warten die Autos. In der Kurve, bei einer durchgezogenen Linie, das wurde in einem Eingangsvotum auch erwähnt, warten sie, bis genug Platz da ist.

Schlatter Marionna (G, ZH): Meine Minderheit in diesem Block betrifft die sogenannte obligatorische Nachschulung für Verkehrsdelinquenten. Dazu ist eine vielleicht etwas formelle Erklärung notwendig: Der Nachschulungsartikel wurde bereits 2012 im Rahmen von Via sicura beschlossen. Seither ist dieser Artikel im Gesetz, wurde aber bisher nicht in Kraft gesetzt, da diverse Kantone darum gebeten haben, die Einführung zu verzögern, damit sie organisatorische Vorbereitungen auf die Umsetzung dieses Artikels treffen können. Meine Minderheit fordert, dass zehn Jahre nach der Schaffung der gesetzlichen Grundlage dieser Artikel endlich in Kraft gesetzt wird. Die Kantone hatten jetzt die nötige Zeit, um die Vorkehrungen zu treffen. In vielen Kantonen wird die Nachschulung bereits erfolgreich durchgeführt, beispielsweise in den Kantonen Aargau, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Bern, Neuenburg, Schwyz, Solothurn, St. Gallen, Waadt, Zug oder Zürich.

Die Kommissionsmehrheit möchte den Artikel nun ganz aus dem Gesetz streichen. Aber die obligatorische Nachschulung hat grosses Potenzial für die Verkehrssicherheit. Untersuchungen belegen, dass der Entzug des Führerausweises die wirksamste Sanktion für Delikte im Strassenverkehr ist. Kombiniert mit einer obligatorischen Nachschulung können Rückfallquoten gesenkt und so Verletzte und Tote vermieden werden. Ausserdem kann die öffentliche Hand mit der Nachschulung eine aktive Verantwortung übernehmen, um über die Sanktionierung hinaus das künftige Fahrverhalten von verkehrsauffälligen Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenkern zu verbessern.

Der Antrag, die Nachschulung zu streichen, reiht sich in die Anstrengungen der bürgerlichen Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ein, Verkehrssünderinnen und Verkehrssünder zu schonen und die Verkehrssicherheit zu gefährden. Das ist wieder ein Schritt in die falsche Richtung.

AB 2022 N 300 / BO 2022 N 300

Ich fordere mit meinem Minderheitsantrag die Inkraftsetzung von Artikel 16e nach der Gesetzesrevision. Falls der Bundesrat aber daran festhält, dass die Nachschulung zwar wie gehabt im Gesetz bleiben soll, aber mit der Inkraftsetzung aus nachvollziehbaren Gründen gewartet werden soll, werde ich meinen Minderheitsantrag zugunsten des bundesrätlichen Entwurfes zurückziehen.

President (Candinas Martin, emprim vicepresidente): (*discurra sursilvan*) Il pled per sia minoritad ed er gist per la fracziun verd-liberala ha dunna Schaffner.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Wie Sie gehört haben, spreche ich gleich zu meinem Minderheitsantrag und für die grünliberale Fraktion.

In Block 2 sind die Grünliberalen mit den Anträgen und Änderungen nicht so zufrieden wie in Block 1. Wir anerkennen zwar, dass eine gewisse Lockerung der Via-sicura-Massnahmen möglich sein soll. Dies betrifft vor allem die Blaulichtorganisationen. Auch bezüglich der Führerausweis-Mindestentzugsdauern haben wir eine gewisse Flexibilität. Eine Senkung aber auf ein Viertel der bisherigen Mindestentzugsdauer bei den allerschwersten Verkehrsdelikten geht uns definitiv zu weit.

Das Lieblingsbeispiel von Kollege Bregy haben Sie ja schon gehört: der werdende Vater, der seine Frau ins Spital fährt und im Eifer des Gefechts eine Geschwindigkeitsübertretung begeht. Kollege Wobmann hat vorhin einen anderen Fall konstruiert, wo jemand versehentlich mit über 70 Kilometern pro Stunde in eine neu geschaffene Tempo-30-Zone fährt. Dazu bitte ich Sie: Lesen Sie doch einmal den umstrittenen Artikel 16c Absatz 2 durch. Dieser kommt nämlich zur Anwendung, "wenn der Ausweisinhaber elementare Verkehrsregeln vorsätzlich in einem Ausmass verletzt hat, das ein hohes Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder



Todesopfern bewirkte". Der werdende Vater muss also vorsätzlich das Leben anderer und damit wohl auch das Leben seines zukünftigen Kindes gefährden, damit die Führerausweis-Mindestentzugsdauer nach diesem Absatz zur Anwendung kommen könnte. Einen solchen Vater möchte ich nicht hinter dem Steuer wissen.

Die grünliberale Fraktion folgt dem Entwurf des Bundesrates und damit dem Einzelantrag Jauslin auf eine Senkung der Mindestentzugsdauer auf 12 Monate. Eine Senkung auf 6 Monate lehnen wir strikt ab. Wir werden aber bei Artikel 90 die Aufhebung der Mindestfreiheitsstrafe unterstützen, also die Minderheit Töngi ablehnen. Damit wollen wir keine Aufweichung der Strafe bei Raserdelikten, halten uns jedoch an den Beschluss des Parlamentes vom vergangenen Dezember zur Strafraumenharmonisierung. Inhaltlich soll hier keine Änderung geschehen.

Ich komme nun zu den Massnahmen für Via sicura, die 2012 zwar beschlossen, aber nie in Kraft gesetzt wurden. Dabei geht es um die obligatorische Nachschulung nach Führerausweisentzug sowie die Möglichkeit, Alkoholverbotesperren und Datenaufzeichnungsgeräte einzusetzen. Die grünliberale Fraktion kritisiert grundsätzlich, dass Beschlüsse des Gesetzgebers über Jahre nicht umgesetzt und anschliessend einfach wieder aus dem Gesetz gestrichen werden. Konkret werden wir deshalb den Minderheitsantrag Schlatter zur obligatorischen Nachschulung unterstützen.

Mit meinem Minderheitsantrag fordern wir, dass die Option einer Alkoholverbotesperre beibehalten wird. Hierzu muss man wissen, dass der Einsatz einer Alkoholverbotesperre sowieso nur in wenigen schweren Fällen zur Anwendung kommen würde, nämlich dann, wenn jemandem wegen wiederholten Fahrens in angetrunkenem Zustand der Führerausweis schon auf unbestimmte Zeit entzogen wurde. Es ist also – im Gegensatz zur Bemerkung von Kollege Wasserfallen in seinem Votum – sehr klar, wer betroffen sein wird. Erst nach einem Alkoholverboteszug sowie der Freigabe durch eine medizinische Fachperson kann der Führerausweis wiedererlangt werden – das ist geltendes Recht. Das sind hohe Hürden, und vor allem trägt die Person, die die medizinische Beurteilung vornimmt, eine grosse Verantwortung.

Der Einsatz eines technischen Hilfsmittels wie einer Alkoholverbotesperre wäre hier ein willkommenes zusätzliches Sicherheitselement, das insbesondere in Grenzfällen auch zum Vorteil des betroffenen Fahrzeuglenkers eingesetzt werden könnte. Anzumerken ist zudem, dass die EU inzwischen den serienmässigen Einbau von Schnittstellen für eine Alkoholverbotesperre verlangt. Die Nachrüstung ist dann mit vertretbarem Aufwand machbar. Die Grünliberalen werden also in diesem Block mit Ausnahme des Antrages der Minderheit Töngi alle Minderheiten unterstützen.

Töngi Michael (G, LU): Als ich beim Eintreten zugehört habe, habe ich bei dieser Frage nicht so recht gewusst, ob alle über den gleichen Artikel sprechen. Man hat gesagt: Nicht jeder, der etwas zu schnell fährt, ist ein Raser; man kann auch zufällig einmal zu schnell fahren, das kann alles einmal passieren. Aber wir müssen uns bewusst sein, was der Raserartikel ist und wann er zur Anwendung kommt. Man kann sagen: Glücklicherweise kommt er recht selten zur Anwendung, denn er bestraft massivste Geschwindigkeitsübertretungen. Damit dieser Artikel zur Anwendung kommt, muss jemand innerorts 100 Stundenkilometer fahren, auf einer Kantonsstrasse muss er mit 140 fahren und auf der Autobahn sogar mit 200. Ich glaube, das macht kaum jemand so nebenbei, weil er oder sie ein Schild übersehen oder irgendwie den Fuss nicht vom Gaspedal genommen hat. Die Geschwindigkeiten, die im Raserartikel definiert sind, sind so gewählt, dass jeweils auch die höhere Kategorie überschritten werden muss und damit eine absolut massive Übertretung passiert. Das heisst, wer mit 140 über eine Landstrasse brettert, wäre auch auf der Autobahn viel zu schnell unterwegs.

Es gibt aber auch noch ein anderes Argument als das Sicherheitsargument, hier besonders vorsichtig zu sein. Der Raserartikel war in einem gewissen Sinne ein indirekter Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Schutz vor Rasern". Diese Initiative wurde zurückgezogen, weil eben das Parlament die Hauptanliegen der Initiative übernommen hat. Selbstverständlich ist das Parlament immer frei, wieder neu zu legislieren. Aber wenn Inhalte, und zwar Kerninhalte, eines indirekten Gegenvorschlags nicht länger halten, dann müssen sich in Zukunft Initiantinnen und Initianten sehr genau überlegen, ob sie ihre Initiativen noch zurückziehen, wenn sie nicht darauf bestehen können, dass auch der indirekte Gegenvorschlag Bestand hat.

Die Kommissionmehrheit und der Bundesrat wollen bei Artikel 90 Absatz 3 die Mindeststrafe aufheben. Auch diese Mindeststrafe war ein Bestandteil der Initiative. In der bisherigen Debatte haben wir mehrmals gehört, dass es zu Härtefällen kommen kann. Der Raserartikel kommt aber nur zur Anwendung, wenn ein Vorsatz vorliegt. Fehlt dieser, so kommen die Rasermassnahmen nicht automatisch zur Anwendung. Wir haben auch gehört, dass der Ermessensspielraum fehle. Wir haben heute im Gesetz schon einen grossen Ermessensspielraum von ein bis vier Jahren. Man kann die Strafe in diesem Strafraumen auch bedingt aussprechen, und es ist überhaupt nicht so, dass die Richterin oder der Richter keinen Ermessensspielraum hat. Die Frage, die wir hier politisch beantworten müssen, ist vielmehr, in welchem Bereich dieser Ermessensspielraum sein soll.



Wenn Sie unserer Minderheit nicht folgen wollen, dann möchte ich Ihnen in Erinnerung rufen, dass wir am letzten Montag einen Brief vom Schweizerischen Fahrlehrerverband bekommen haben. Dort steht drin: "Die schweizerischen Fahrlehrerorganisationen möchten Sie deshalb auffordern, von dieser Abschwächung der Via-sicura-Massnahmen, die präventiv wirken und so schwere Unfälle und Opfer zu verhindern helfen, abzu- sehen. Die Anpassungen sind ein falsches Signal an Täter von Raserdelikten."

Es ist richtig, in den letzten Jahren haben die Unfälle abgenommen, die Sicherheit hat zugenommen. Es gibt aber auf der Strasse immer noch viele Unfälle mit Todesopfern und Verletzten. Es ist vollkommen falsch, wenn wir Via sicura mit den Massnahmen, die jetzt vorgesehen sind, abschwächen.

Romano Marco (M-E, TI): La sicurezza stradale non può fondarsi solo sulla repressione. La legge federale sulla

AB 2022 N 301 / BO 2022 N 301

circolazione stradale non può risultare più severa del Codice penale medesimo, penso in primis alla rigidità delle pene minime. La valutazione del singolo caso, la ponderazione del quadro generale, in cui si realizza un atto, e il margine di apprezzamento delle autorità sono principi chiave del nostro sistema e devono anche valere in ambito di circolazione stradale.

Il pacchetto Via sicura ha avuto certamente la capacità di limitare e reprimere il fenomeno dei pirati della strada, coloro che intenzionalmente e irresponsabilmente utilizzano la strada e i veicoli senza criterio e con gravi rischi per sé e per terzi. Errare è umano, ma perseverare è diabolico, soprattutto quando avviene in maniera volontaria.

Il pacchetto Via sicura ha però anche creato situazioni paradossali ed estremamente penalizzanti per centinaia di cittadini nel nostro paese. La rigidità delle norme, le pene minime e l'assenza di margine di apprezzamento per le autorità hanno generato situazioni di grave danno per cittadini incappati in infrazioni, di regola senza premeditazione e, contestualizzate, non di una gravità tale da giustificare le sanzioni comminate.

A causa di Via sicura e la facilità con cui oggi si revoca la licenza di condurre e si soggiace a condizionali, vi sono stati padri di famiglia che hanno perso il lavoro perché non disponevano più della patente e giovani che, commettendo bravate giovanili – un elemento che fa parte della nostra società e un comportamento che andrebbe sempre contestualizzato –, si sono trovati penalizzati per decenni. La licenza di condurre ha una valenza importante per tanti nella vita quotidiana.

Il rispetto delle regole è essenziale ma l'approccio dello Stato non può essere criminalizzante. La sicurezza stradale non si costruisce criminalizzando chi guida. Segnali negativi sono giunti anche da tanti magistrati che si sono trovati in difficoltà nell'applicare questa legge. E le autorità cantonali non dispongono più del sufficiente margine di manovra per valutare situazioni differenti tra loro che per questa legge sono invece tutte uguali.

Con questo spirito, il gruppo di Centro sostiene la linea della maggioranza. Le sue proposte a nostro giudizio sono pragmatiche, concrete, corrette e anche messe in relazione all'odierno livello di sicurezza stradale ottenuto in Svizzera. Vogliamo un approccio scalare e proporzionato che giudichi il singolo caso. All'articolo 16c capoverso 2 lettera abis non contestiamo di prevedere una pena minima quando si commettono delle infrazioni realmente gravi e intollerabili, ma i due anni previsti dal diritto odierno sono realmente draconiani.

Come abbiamo potuto constatare di recente, nella revisione di altri codici si va verso l'eliminazione di pene minime. Qui i due anni previsti da quell'articolo come pena minima ci paiono veramente eccessivi, anche se il Consiglio federale intende ridurli. Sei mesi sono proporzionati. L'autorità competente, nel singolo caso, valutato il contesto in cui si è realizzata un'infrazione, potrà comminare revoche più lunghe. La medesima situazione si presenta all'articolo 90 capoverso 3: non tocca al legislatore stabilire una pena minima così eccessiva. Non chiediamo di ridurre le pene, quello che chiediamo sono pene minime meno severe – ci pensano poi i giudici e le autorità a decidere.

Riteniamo corretto abrogare l'articolo 16e che di fatto non è mai entrato in vigore. Sono le autorità cantonali medesime a chiederci di non metterlo in vigore poiché comporterebbe un onere burocratico-amministrativo eccessivo, per un valore aggiunto ridotto. Il medesimo approccio lo presentiamo, ritenendolo corretto, all'articolo 17a che è da stralciare, poiché è sproporzionato e ha un valore aggiunto anch'esso limitato.

Infine, ancora in relazione agli enti di pronto intervento – ne ho già parlato in occasione dell'intervento di entrata in materia -: quando ogni secondo conta e a priori non si può sapere quale sia la gravità della chiamata, occorre proteggere e difendere chi opera per la sicurezza pubblica e la medicina d'urgenza e non condannare queste forze per eccessi di velocità. Tocca all'operatore adeguare la velocità alle condizioni stradali. Non si dà una cambiale in bianco, come ho detto, ma l'autorità per cui lavora non deve trattarlo per legge come un pirata della strada e procedere a revoche della licenza che penalizzano gli enti, danneggiano i dipendenti e



alla fine riducono anche la credibilità delle istituzioni. Per migliorare questa situazione e trovare una soluzione adeguata la commissione ha fatto un passo in avanti. Confidiamo che la trattazione tra le due Camere giunga veramente a una soluzione che tuteli gli enti di pronto intervento nel loro operare.

Pult Jon (S, GR): In diesem Block geht es, wie Sie gehört haben, um die Massnahmen von Via sicura und somit um die Verkehrssicherheit. Nach dem Willen des Bundesrates, der wiederum diesen Auftrag vom Parlament erhalten hat, und vor allem auch nach dem Willen der Kommissionsmehrheit sollen die Massnahmen von Via sicura zum Teil angepasst und zum Teil vor allem auch abgeschwächt werden.

Die SP-Fraktion verteidigt das Ziel und die Massnahmen von Via sicura, weil diese Massnahmen die Sicherheit auf unseren Strassen erhöhen, weil diese Massnahmen Menschenleben retten können, weil diese Massnahmen Tragödien verhindern können. Raser – Raserinnen gibt es bekanntlich fast keine – sollten wir definitiv nicht schonen. Genau das plant aber zum Teil die Kommissionsmehrheit.

Es ist zwar nachvollziehbar, das sei gesagt, und auch rechtspolitisch korrekt, dass der Bundesrat den Vollzugsbehörden und den Gerichten beim eigentlichen Strafmass – nicht beim Führerausweisentzug, aber beim Strafmass – mehr Ermessensspielraum geben will. Die Umstände des Einzelfalls sollen noch besser berücksichtigt werden können. Das ist okay, daher wird ein grosser Teil unserer Fraktion bei Artikel 90 Absatz 3 den Bundesrat unterstützen. Hingegen ist es unnötig und im Sinne der Verkehrssicherheit geradezu fahrlässig, die Mindestdauer des Führerausweisentzugs zu reduzieren. Schon der Plan des Bundesrates, diese von heute zwei Jahren auf ein Jahr zu senken, ist nicht angebracht. Die Mehrheit unserer Kommission schlägt aber dem Fass den Boden aus und beantragt Ihnen sogar, bei Raserdelikten die Mindestdauer für den Führerausweisentzug auf nur noch 6 Monate zu senken. Das ist falsch. Alle Untersuchungen belegen, dass der Entzug des Führerausweises wahrscheinlich die wirksamste präventive Sanktion gegen schwere Delikte im Strassenverkehr ist.

Die heute geltende Sanktionsandrohung von zwei Jahren Führerausweisentzug reduziert gerade bei Lenkern, die für Raserei anfällig sein könnten, das Risiko für gemeingefährliches Fahren. Es geht hierbei nie um Bagatellen. Es geht um schwere bis sehr schwere Verkehrsdelikte. Kein Fahrzeuglenker, der bei Trost ist, fährt in einer Tempo-30-Zone aus Versehen mit 70 Stundenkilometern. Darum: Schützen Sie die Menschen auf unseren und um unsere Strassen. Stimmen Sie dem Antrag der Minderheit II (Aebischer Matthias) bei Artikel 16c zu. Das geltende Recht ist im Strauss der vier vorliegenden Optionen klar die beste Lösung im Sinne der Verkehrssicherheit.

Auch bei Artikel 16e bitte ich Sie, auf der Seite der Sicherheit zu stehen. Stimmen Sie dem Bundesrat zu. Wir haben es gehört: Schon 2012 hat unser Rat beschlossen, diese obligatorische Nachschulung als Massnahme einzuführen. Bis jetzt waren die Kantone etwas renitent und haben diese Massnahme nicht eingeführt. Wir sollten sie nicht dafür belohnen, sondern wir sollten diese Massnahme eher endlich umsetzen.

Dasselbe gilt für die Alkoholverkehrssperre. Die SP-Fraktion empfiehlt Ihnen deshalb, bei den Artikeln 17a und 99 den Antrag der Minderheit Schaffner anzunehmen und damit diese Bestimmungen nicht aufzuheben.

Abschliessend bitte ich Sie namens der SP-Fraktion, den Antrag der Minderheit Aebischer Matthias zu Artikel 100 anzunehmen und die von der Mehrheit beantragte Ziffer 5 nicht ins Gesetz aufzunehmen. Die Blaulichtfahrerinnen und -fahrer werden zu Recht – das ist völlig unbestritten – schon in der angepassten Ziffer 4, die in der Kommission unbestritten war, besser geschützt, indem die Strafe bei taktisch notwendigen Missachtungen von Verkehrsregeln, die aber ohne besondere Sorgfalt und ohne die Abgabe von Warnsignalen, also ohne Blaulicht, begangen werden, neu zwingend gemildert wird. Hingegen ist es aus unserer Sicht nicht angebracht, neue Bestimmungen einzuführen, die die Sachverhaltsermittlung der Gerichte und Behörden nur verkomplizieren und damit letztlich auch nicht mehr Rechtssicherheit bringen.

AB 2022 N 302 / BO 2022 N 302

Ich bitte Sie, allen Minderheitsanträgen mit Ausnahme des Minderheitsantrages Töngi zuzustimmen.

Hurter Thomas (V, SH): Im Namen der SVP-Fraktion bitte ich Sie, bei der Mehrheit zu bleiben, das heisst, hier sämtliche Minderheitsanträge abzulehnen.

Ich möchte hier klar stipulieren, dass es uns nicht darum geht, die Raser zu schützen. Die Raser sollen nach wie vor bestraft werden, wenn sie rasen. Das ist auch richtig. Es geht hier aber darum, für die Gerichte und Administrativbehörden einen Ermessensspielraum zu schaffen, wie wir ihn zum Beispiel auch bei der Strafverfolgung kennen. Es ist eigentlich ein ganz normaler Mechanismus, und wir möchten diesen auch hier einführen bzw. das geltende Recht ändern.

Man hat mit Via sicura ja nun auch eine gewisse Erfahrung. Es gibt auch den Evaluationsbericht, dem man



genau diese Schlüsse entnehmen kann. Deshalb werden wir bei Artikel 16c Absatz 2 Buchstabe abis die 6 Monate unterstützen. Die beiden Minderheitsanträge, auch die von der Minderheit I (Pasquier) beantragte Erhöhung, werden wir nicht unterstützen.

Vorhin wurde die obligatorische Nachschulung erwähnt. Kollege Pult hat "renitente Kantone" gesagt. Nein, das sind nicht renitente Kantone. Diese Kantone haben vielmehr festgestellt, dass die Umsetzung dieser Nachschulung problematisch ist. Sie müssen die Kurse in den verschiedenen Sprachen und Regionen anbieten. Das ist ein riesiger Aufwand und führt eigentlich zu wenig Erfolg. Wir haben Rückmeldungen aus den Kantonen, von den Strassenverkehrsämtern, dass diese Massnahme nicht zielführend ist. In diesem Sinne sind eben Massnahmen wie zum Beispiel Kurse für Junglenker oder Kurse für ältere Personen gerade in jenen Bereichen, in denen die Unfälle vermehrt passieren, sehr viel wirksamer als die obligatorische Nachschulung. Die obligatorische Nachschulung ist seit 2012 nicht eingeführt worden und wird von vielen Kantonen und Strassenverkehrsämtern auch nicht gewünscht, und deshalb gehört sie hier auch nicht ins Gesetz.

Auch bei der Alkoholwegfahrsperre stehen Kosten und Nutzen in keinem Verhältnis. Hier ist es viel wichtiger und ein äusserst bedeutsamer Punkt, dass jemand, der den Ausweis verloren hat, nachher ein Verkehrsgutachten, ein medizinisches Gutachten und ein psychologisches Gutachten vorlegen muss. Das sind genügend grosse Hürden, und es sind auch die richtigen Hürden, um dieser Person zu attestieren, ob sie wieder fahren darf oder nicht.

Dann komme ich zu Artikel 90 Absatz 3, zur Raserbestimmung: Hier – und das können Sie nachlesen – gibt es Bundesgerichtsentscheide zur Auslegungsproblematik. Das Bundesgericht hat mehrmals gesagt, dass die Praxis relativ schwierig ist. Es geht deshalb darum, dass wir auch hier einen Ermessensspielraum einräumen. Sie haben das jetzt teilweise so dargestellt, als ob diese Raser nicht mehr bestraft werden könnten. Aber sie können immer noch bestraft werden, und auch das maximale Strafmass von vier Jahren bleibt bestehen.

Zur Geschichte mit den Blaulichtfahrern: Ich glaube, wir sind uns hier alle einig, dass der Ermessensspielraum gegeben ist; dem haben wir auch alle zugestimmt. Die Minderheit Aebischer Matthias sagt nun aber, dass die Messgrösse bzw. die Beurteilung durch die Richter zur Frage, welche Geschwindigkeit angemessen gewesen wäre, zu schwierig sei. Genau solche Fragen beantworten die Gerichte aber immer und bei all diesen Themen. Sie müssen immer eine Beurteilung machen. Insofern sage ich nicht, dass das kein Problem sei, aber es ist doch eine ganz normale Tätigkeit.

Zusammengefasst gesagt: Bleiben Sie bei der Mehrheit. Und nochmals: Es geht überhaupt nicht darum, die Raser zu schützen, sondern darum, den Ermessensspielraum zu erweitern und damit auch eine differenzierte Betrachtung in dieser Frage zu ermöglichen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: In diesem zweiten Block unterstützt der Bundesrat die Mehrheit Ihrer Kommission, allerdings mit Ausnahmen: Bei Artikel 16c Absatz 2 Buchstabe abis, wo es um den Ausweisentzug bei Raserdelikten geht, und bei Artikel 16e zur Nachschulung lehnt der Bundesrat den Antrag Ihrer Kommissionsmehrheit ab und beantragt Ihnen, die Version des Bundesrates zu unterstützen. Wie gesagt, lehnt der Bundesrat die Minderheiten in Block 2 ab, aber auch hier gibt es eine Ausnahme: Er unterstützt in Artikel 100 Ziffer 5 die Minderheit Aebischer Matthias.

Gerne begründe ich die Überlegungen des Bundesrates. Die Rasermassnahmen haben immer wieder für politische und auch mediale Diskussionen gesorgt. Der Bundesrat hat von Ihnen den Auftrag erhalten, die Via-sicura-Massnahmen anzupassen. Diesen Auftrag erfüllt der Bundesrat jetzt mit der vorliegenden Gesetzesrevision. Ich äussere mich zuerst zur Dauer des Führerausweisentzugs bei Raserdelikten.

Zu Artikel 16c Absatz 2 Buchstabe abis gibt es zwei Minderheitsanträge, die Minderheit I (Pasquier) und die Minderheit II (Aebischer Matthias). Wer ein Raserdelikt begeht, verletzt elementare Verkehrsregeln so krass, dass er das hohe Risiko eines Unfalls mit Toten oder Schwerverletzten eingeht, und zwar vorsätzlich. Für eine solche Tat ist ein Führerausweisentzug von mindestens 12 Monaten absolut angemessen. In der Vernehmlassung – und ich bitte Sie, das auch zu berücksichtigen – sprach sich eine überwiegende Mehrheit gegen eine Mindestentzugsdauer von nur 6 Monaten aus, wie das Ihre Kommissionsmehrheit vorsieht. Ich bitte Sie, hier ganz besonders auch das Anliegen der Kantone – achtzehn Kantone haben den Entwurf des Bundesrates unterstützt – zu berücksichtigen und dem Einzelantrag Jauslin zuzustimmen. Dieser ist ein guter Kompromiss, aber er ist eben nicht nur ein guter Kompromiss, sondern er entspricht auch dem Entwurf des Bundesrates.

Ich komme zu Artikel 90 Absatz 3 und somit zur Mindeststrafe bei Raserdelikten. Die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr haben Sie vor noch nicht einmal drei Monaten im Rahmen der Strafrahenharmonisierung aufgehoben. Seither haben sich die Verhältnisse nicht geändert. Wie Sie die damalige Entscheidung beurteilen, ist jetzt nicht zu diskutieren. Der Bundesrat ist der Meinung, man soll nach noch nicht einmal drei Monaten



das Gesetz nicht schon wieder ändern. Deshalb unterstützt er hier Ihre Kommissionsmehrheit. Dann zu Artikel 100 Ziffer 5, zum Thema rasende Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrer: Dass es bei Einsätzen von Blaulichtorganisationen oft schnell gehen muss, ist unbestritten. Ich war ja auch Feuerwehrchefin, ich weiss, dass es eben pressiert, wenn es brennt, und dass man hier auch Möglichkeiten haben muss. In der Vergangenheit wurden aber halt doch vereinzelt auch Personen im Blaulichteinsatz wegen unverhältnismässiger Geschwindigkeitsüberschreitungen verurteilt, die eben im Raserbereich lagen. Das hat die Gemüter erregt und auch zu verschiedenen parlamentarischen Vorstössen geführt.

Der Bundesrat ist bereit, Anpassungen vorzunehmen. Er sieht auch Massnahmen vor, die sich aus dem Bericht zum Postulat Aebischer Matthias 19.4113 ergeben hatten: Bei Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrern, die eine unverhältnismässige Verkehrsregelverletzung begangen haben und deshalb strafbar bleiben, soll das Gericht diese Strafe künftig immer mildern müssen, um eben der besonderen Situation von Blaulichtfahrten Rechnung zu tragen. Zudem soll nicht mehr automatisch ein Raserdelikt vorliegen, wenn eine Lenkerin oder ein Lenker eines Blaulichtfahrzeugs eine der im Gesetz festgelegten Geschwindigkeitsüberschreitungen begangen hat. Diese sollen neu nur noch als Anhaltspunkt, als Indiz für ein Raserdelikt dienen. Schliesslich soll bei Raserdelikten die Dauer des Führerausweisentzugs gesenkt werden und dann, auch mit der Harmonisierung des Strafrahmens, wie ich bereits erwähnt habe, die Mindeststrafe aufgehoben werden. Sie sehen also, wir haben dieser spezifischen Situation wirklich Rechnung getragen, damit auch die berechtigten Interessen der Blaulichtorganisationen im weitgehenden Sinn berücksichtigt werden.

Die Mehrheit Ihrer Kommission beantragt hier noch eine Ergänzung. Wir sind aber der Meinung, dass diese Ergänzung weit über das Ziel hinausschiesst. Ich möchte Sie vielleicht doch nochmals an die Bedeutung von krassen Geschwindigkeitsüberschreitungen erinnern: In solchen Fällen ist die Geschwindigkeit derart hoch, dass es nur vom Zufall abhängt,

AB 2022 N 303 / BO 2022 N 303

ob es zu einem schwerwiegenden Unfall kommt. Und dieses Risiko wird auch mit dem Einsatz eines Wechselklanghorns und eines Blaulichts nicht wesentlich reduziert. Es ist also praktisch unmöglich, das Risiko eines tödlichen Unfalls durch einen Zeitgewinn von wenigen Augenblicken zu rechtfertigen.

Ich sage es deshalb wirklich klar und deutlich: Rasergeschwindigkeiten müssen grundsätzlich auch mit Blaulicht tabu bleiben. Gerade innerorts – das wissen Sie, wenn Sie selber ab und zu mit dem Auto unterwegs sind – hängt das Vorwärtkommen viel mehr von den Verzweigungen und Kreuzungen ab als von den Höchstgeschwindigkeiten, mit denen zwischen den einzelnen Verzweigungen gefahren werden kann. Verzweigungen dürfen ja auch mit Blaulichtfahrzeugen nur mit niedrigen Geschwindigkeiten und mit höchster Vorsicht befahren werden.

Der Antrag Ihrer Kommissionsmehrheit führt zu einer unangemessenen Privilegierung der Blaulichtfahrerinnen und -fahrer und schliesst durch seine Starrheit das richterliche Ermessen und damit auch die Einzelfallgerechtigkeit aus. Genau das fehlende Ermessen wollten Sie ja eigentlich den Gerichten bei Raserdelikten einräumen – dazu habe ich vorhin verschiedene Stimmen gehört –, und hier wollen Sie es ihnen wieder wegnehmen.

Ich bitte Sie deshalb, hier dem Antrag der Minderheit Aebischer Matthias zuzustimmen und dem Bundesrat zu folgen.

Ich komme noch zu weiteren Via-sicura-Massnahmen, zunächst zur obligatorischen Nachschulung; das betrifft Artikel 16e und auch Ziffer IV Absatz 3. Mit dieser obligatorischen Nachschulung kann verhindert werden, dass Delinquentinnen und Delinquenten nach einem Führerausweisentzug erneut eine Widerhandlung begehen. Die hohe Wirksamkeit dieser Nachschulung konnte im Ausland, zum Beispiel bei unserem Nachbarn Österreich, nachgewiesen werden. Mit der Nachschulung können Verkehrsdelinquentinnen und -delinquenten ihr Fahrverhalten verbessern und auch nachhaltig gegen Rückfälle geschützt werden. Das sieht übrigens auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) so.

Ich komme zur Minderheit Schlatter. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, Frau Nationalrätin Schlatter, werden Sie Ihren Minderheitsantrag zurückziehen, da der Bundesrat an seinem Antrag festhält. Dann muss ich das nicht mehr stärker begründen, sondern ich bitte Sie hier, den Bundesrat zu unterstützen.

Ich komme noch zur Alkoholverkehrssperre; dort liegt die Minderheit Schaffner vor. Die Alkoholverkehrssperre hat das Parlament vor zehn Jahren beschlossen. Wir sind der Meinung, dass die damals beabsichtigte Wirkung heute nicht mehr erreicht werden kann. Warum? Erstens: Bei der Alkoholverkehrssperre geht es um Personen, die den Führerausweis abgeben müssen, weil sie mehrmals angetrunken gefahren sind und ein verkehrsrelevantes Alkoholproblem haben. In der Schweiz bekommen diese Personen den Ausweis aber nur zurück, wenn eine Verkehrsmedizinerin bestätigt, dass sie ihr Alkoholproblem überwunden haben und sich nicht wieder angetrunken ans Steuer setzen. Deshalb sind wir der Meinung, dass die Rückfallgefahr hier be-



reits gering ist. Zweitens: Seit dem Beschluss des Parlamentes haben schwere alkoholbedingte Unfälle von Personenwagen um 44 Prozent abgenommen. Wir sind der Meinung, dass der Nutzen dieser Regelung sehr beschränkt ist. Umgekehrt verursacht sie einen hohen Aufwand bei der Umsetzung. Deshalb beantragen wir Ihnen, Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Piller Carrard Valérie (S, FR), pour la commission: Comme vous avez pu l'entendre, le bloc 2 concerne essentiellement Via sicura. L'article 16c alinéa 2 lettre abis précise la durée du retrait de permis en cas de délit de chauffard. Le droit actuel prévoit un retrait minimal de deux ans, que le Conseil fédéral propose de ramener à un an. A une courte majorité de 13 voix contre 11 et 1 abstention, la commission s'est prononcée pour une durée plancher plus basse encore, soit de 6 mois. A l'origine, la révision prévoyait effectivement 6 mois, mais suite aux vives critiques et réactions des cantons lors de la consultation, le Conseil fédéral a corrigé le tir en fixant le retrait minimal à 12 mois.

La majorité veut éviter des drames personnels, comme la perte d'un emploi pour les personnes dont le travail nécessite un permis de conduire. L'argument est qu'il convient d'accorder une marge de manoeuvre encore plus grande aux tribunaux pour qu'ils puissent tenir compte de manière appropriée des circonstances et fixer une sanction proportionnée au cas par cas.

Deux minorités visent cet article: la minorité II (Aebischer Matthias), qui défend le statu quo, soit deux ans de retrait minimum, alors que la minorité I (Pasquier) propose un compromis à 18 mois. Ces deux minorités estiment que la pratique actuelle fixant la peine à 24 mois a des effets globaux positifs sur la sécurité et qu'il serait dommage de s'en priver. Nous sommes aussi saisis d'une proposition Jauslin qui demande d'en rester au projet du Conseil fédéral, soit 12 mois.

L'article 16e traite des cours d'éducation routière en cas de retrait du permis de conduire, mesure décidée en 2012 avec Via sicura, mais qui n'est pas encore entrée en vigueur. Des cours d'éducation routière sont obligatoires pour les conducteurs frappés d'un retrait de permis de six mois et plus pour cause d'infractions répétées compromettant la sécurité du trafic, de conduite en état d'ébriété ou sous l'effet de stupéfiants. A l'instar des cantons, la majorité de la commission souhaite biffer cette disposition en invoquant une mise en oeuvre injuste et problématique.

La minorité Schlatter proposait au contraire une entrée en vigueur avec la présente révision. Cette proposition a été retirée au profit de la version du Conseil fédéral, qui souhaite le maintien des cours d'éducation routière dans la loi et envisage une mise en oeuvre d'ici quelques années.

Le vote a été serré, puisque 13 personnes se sont prononcées pour l'abrogation de l'article 16e et 12 pour une entrée en vigueur rapide.

L'article 17a, décidé en 2012 mais pas encore en vigueur, traite des enregistreurs de données et des éthylomètres antidémarrage. Le Conseil fédéral veut l'abroger, car en dix ans, les accidents de voiture graves liés à l'alcool ont diminué de moitié. L'éthylomètre antidémarrage ne produirait donc plus les effets escomptés.

La minorité Schaffner propose de conserver au moins les éthylomètres avec l'argument que la technique s'est améliorée et que de bonnes expériences sont faites dans les pays voisins.

Par 14 voix contre 10, la commission a décidé de suivre le Conseil fédéral.

A l'article 90 alinéa 3, le Conseil fédéral propose de supprimer la peine privative de liberté minimale d'un an, prévue pour les délits intentionnels commis par des chauffards, car elle n'aurait pas donné les résultats escomptés. Le 17 décembre dernier, comme l'a relevé la conseillère fédérale Sommaruga, le Parlement a d'ailleurs supprimé la peine privative de liberté minimale dans le cadre de l'harmonisation des peines. L'argument central est que les peines plancher limitent fortement le pouvoir d'appréciation des tribunaux. Avec la peine privative de liberté maximale – qui reste elle fixée à quatre ans –, les tribunaux pourront toujours punir sévèrement les chauffards ayant délibérément roulé trop vite, mettant ainsi des vies en danger.

La minorité Töngi demande de maintenir la peine plancher d'un an, en soulignant qu'avec le sursis, les tribunaux ont déjà une marge de manoeuvre considérable. Pour la minorité, la disparition de la peine minimale pour les délits intentionnels commis par des chauffards nuit à l'effet préventif de la loi.

Par 18 voix contre 4 et 2 abstentions, nous avons rejeté la proposition défendue par la minorité Töngi.

A l'article 100, il est question des peines applicables aux conducteurs de véhicules à gyrophare dit "feu bleu". A l'unanimité, la commission a décidé de compléter l'article 4, en précisant que le conducteur reste punissable s'il n'a pas fait preuve de la prudence imposée par les circonstances ou s'il n'a pas donné les signaux d'avertissement nécessaires lors d'une course urgente.

La commission a soutenu, par 12 voix contre 11, une proposition d'ajouter un chiffre 5 à ce même article.

La minorité Aebischer Matthias préfère, elle, s'en tenir à la version du Conseil fédéral sans cette précision, jugeant que

**AB 2022 N 304 / BO 2022 N 304**

la vitesse appropriée est sujette à interprétation et, donc, que cette disposition serait difficilement applicable. Je vous invite à soutenir les propositions de la majorité de la commission.

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS), für die Kommission: Herr Aebischer ist zwar gerade am Schwatzen, aber ich möchte ihn persönlich schon noch daran erinnern, dass er, wenn er schon Aussagen aus der Kommissionssitzung zitiert, was sich nicht gebührt, es dann wenigstens richtig machen und das nächste Mal einfach die "quotes" zum Gegenlesen vorlegen soll.

Es gab hier in diesem Block sechs Minderheitsanträge, zwischenzeitlich gibt es nur noch fünf. Die Minderheiten befassen sich mit dem Ermessensspielraum der Behörden, einer Besserstellung der Blaulichtorganisationen und Fragen der Nachschulung und der Alkoholverkehrssperre.

Ich beginne bei Artikel 16c Absatz 2 Buchstabe abis und den Minderheiten I (Pasquier) und II (Aebischer Matthias). Die Mehrheit Ihrer Kommission will, dass für den Ausweisentzug nach einer schweren Widerhandlung die Mindeststrafe bei 6 Monaten festgelegt wird. Der Bundesrat will 12 Monate, die Minderheit I (Pasquier) 18 Monate und die Minderheit II (Aebischer Matthias) 24 Monate. Entscheidend ist: Die Maximalstrafe bleibt bei allen Varianten die gleiche. Einzig die Mindeststrafe wird nach unten gesetzt, bleibt aber bestehen. Warum das? Damit soll den Behörden ähnlich wie der Justiz die Möglichkeit gegeben werden, den konkreten Fall auch konkret zu beurteilen und das Ermessen auszuspielen.

Bei Artikel 16e gab es den Minderheitsantrag Schlatter, der zwischenzeitlich zurückgezogen worden ist. Damit konzentriert sich die Frage, die Sie beantworten müssen, darauf: Soll der Artikel betreffend Nachschulungen, der an vielen Orten noch nicht umgesetzt worden ist, im Gesetz bleiben, wie es der Bundesrat fordert, oder eben gestrichen werden, wie es die Mehrheit Ihrer Kommission will? Die Mehrheit Ihrer Kommission ist der Meinung, dass diese obligatorischen Nachschulungskurse wenig effizient und wenig zielführend sind und der Verkehrssicherheit nichts bringen ausser Bürokratie. Daher bitten wir Sie, diese Bestimmung aus dem Gesetz zu streichen.

Zu Artikel 17a und Artikel 99 Absatz 1 Buchstaben i und j gibt es eine Minderheit Schaffner. Die Mehrheit Ihrer Kommission hat es nicht als sinnvoll erachtet, diese Bestimmungen zu den Alkoholverkehrssperren ins Gesetz zu nehmen. Der Bundesrat teilt diese Auffassung. Die Minderheit ist der Meinung, hier könne man etwas zur Verkehrssicherheit beitragen. Dieser Antrag wurde aber in der Kommission mit 14 zu 10 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.

Es verbleibt noch die Minderheit Töngi bei Artikel 90 Absatz 3. Die Mehrheit Ihrer Kommission und der Bundesrat sind der Meinung, dass man die minimale Freiheitsstrafe in diesem Bereich aufheben soll. Die maximale Strafe bleibt: Freiheitsstrafe bis zu vier Jahren. Hiermit – ich kann wiederholen, was ich vorhin bereits gesagt habe – geht es klarerweise darum, den Justizbehörden ein Ermessen zu ermöglichen. Ermessen bedeutet, einen Fall nach den konkreten Umständen zu beurteilen. Die Minderheit möchte beim geltenden Recht bleiben und hier eine Mindeststrafe von einem Jahr einführen.

Zu guter Letzt kommen wir zur Minderheit Aebischer Matthias bei Artikel 100 Ziffer 5. Sie haben sich vielleicht gefragt, was die Mehrheit Ihrer Kommission will. Sie haben es auch gehört: Quasi unisono will die Kommission, dass Blaulichtorganisationen im Einsatz nicht schlechtergestellt werden und dass ihnen keine schweren Strafen drohen. Die Frage ist aber nun die Umsetzung. Bei der Umsetzung hat die Kommission insofern einen Weg gefunden, als man sagt: Führt eine Blaulichtorganisation im Einsatz zu schnell, dann bemisst man die Strafe nach der Differenz zwischen der angemessenen Geschwindigkeit – das ist nicht die signalisierte, sondern die in diesem Fall angemessene Geschwindigkeit – und derjenigen im Fall der Übertretung. Das setzt voraus, dass der Richter – in diesem Moment die Behörde – die Angemessenheit festlegt. Das aber sollte möglich sein.

Damit habe ich geschlossen. Ich bitte Sie, in diesem Block 2 überall der Mehrheit zu folgen.

Art. 16c Abs. 2 Bst. abis*Antrag der Mehrheit*

abis. mindestens sechs Monate, wenn ...

Antrag der Minderheit I

(Pasquier, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

abis. mindestens 18 Monate, wenn ...



Antrag der Minderheit II

(Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)
Unverändert

Antrag Jauslin

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 16c al. 2 let. abis

Proposition de la majorité

abis. pour six mois au minimum si ...

Proposition de la minorité I

(Pasquier, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)
abis. pour 18 mois au minimum si ...

Proposition de la minorité II

(Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)
Inchangé

Proposition Jauslin

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24603)
Für den Antrag der Minderheit I ... 120 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II ... 64 Stimmen
(3 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24604)
Für den Antrag Jauslin ... 113 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I ... 74 Stimmen
(1 Enthaltung)

Dritte Abstimmung – Troisième vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24605)
Für den Antrag Jauslin ... 94 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit ... 92 Stimmen
(2 Enthaltungen)

Art. 17a

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Schaffner, Aebischer Matthias, Christ, Graf-Litscher, Pasquier, Pult, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

Abs. 1, 2

Unverändert

Abs. 3

Unverändert, aber:

... bewilligen, das nicht mit einer Alkohol-Wegfahrsperre ausgerüstet ist. Sie ordnet ...

Abs. 4

Unverändert



Abs. 5

Die mittels Alkohol-Wegfahrsperr er hobenen Daten dürfen verwendet werden:

a. zur Kontrolle der Einhaltung des Verbots, unter Alkoholeinfluss zu fahren;

AB 2022 N 305 / BO 2022 N 305

b. Unverändert

c. Unverändert

Abs. 6

Unverändert

Art. 17a

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Schaffner, Aebischer Matthias, Christ, Graf-Litscher, Pasquier, Pult, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

Al. 1, 2

Inchangé

Al. 3

Inchangé, mais:

... de véhicules non munis d'un éthylomètre antidémarrage. Elle ordonne ...

Al. 4

Inchangé

Al. 5

Les données recueillies au moyen d'un éthylomètre antidémarrage peuvent être utilisées aux fins suivantes:

a. contrôler le respect de l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool.

b. Inchangé

c. Inchangé

Al. 6

Inchangé

Präsident (Candinas Martin, erster Vizepräsident): Die Abstimmung gilt auch für Artikel 99 Absatz 1 Buchstaben i und j.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24606)

Für den Antrag der Mehrheit ... 104 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 83 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 25 Abs. 2 Bst. i, 2bis; 65 Abs. 2, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 25 al. 2 let. i, 2bis; 65 al. 2, 3

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 90

Antrag der Mehrheit

Abs. 3, 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Antrag der Minderheit

(Töngi, Pasquier, Schlatter, Trede)

Abs. 3

Unverändert

Art. 90

Proposition de la majorité

Al. 3, 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Töngi, Pasquier, Schlatter, Trede)

Al. 3

Inchangé

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24607)

Für den Antrag der Mehrheit ... 148 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 38 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Art. 99 Abs. 1

Antrag der Mehrheit

Bst. h-j

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Schaffner, Aebischer Matthias, Christ, Graf-Litscher, Pasquier, Pult, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

Bst. i

Unverändert

Bst. j

j. ... dass sie nur Fahrzeuge mit einer Alkohol-Wegfahrsperre führen darf ...

Art. 99 al. 1

Proposition de la majorité

Let. h-j

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Schaffner, Aebischer Matthias, Christ, Graf-Litscher, Pasquier, Pult, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

Let. i

Inchangé

Let. j

j. met un véhicule non muni d'un éthylomètre antidémarrage à la disposition ...

Präsident (Candinas Martin, erster Vizepräsident): Über den Antrag der Minderheit Schaffner wurde bereits bei Artikel 17a abgestimmt.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 100

Antrag der Mehrheit

Ziff. 4

4. ... Warnsignale abgegeben, so bleibt seine Strafbarkeit bestehen, die Strafe ist aber zu mildern.



Ziff. 5

5. Im Falle von Geschwindigkeitsüberschreitungen, die bei dringlichen oder aus taktischen Gründen notwendigen Dienstfahrten begangen werden, wird lediglich die Differenz zur Geschwindigkeit berücksichtigt, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre.

Antrag der Minderheit

(Aebischer Matthias, Christ, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

Ziff. 5

Streichen

Art. 100

Proposition de la majorité

Ch. 4

4. ... course officielle urgente, il reste punissable, mais la peine doit être atténuée.

Ch. 5

5. En cas d'excès de vitesse commis lors de courses officielles urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques, seule est prise en considération la différence par rapport à la vitesse qui aurait été appropriée pour l'intervention.

Proposition de la minorité

(Aebischer Matthias, Christ, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

Ch. 5

Biffer

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24608)

Für den Antrag der Mehrheit ... 112 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 73 Stimmen

(3 Enthaltungen)

AB 2022 N 306 / BO 2022 N 306

Ziff. IV Abs. 3

Antrag der Minderheit

(Schlatter, Aebischer Matthias, Christ, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Schaffner, Storni, Töngi, Trede)
Artikel 16e der Änderung vom 15. Juni 2012 wird mit der vorliegenden Änderung in Kraft gesetzt.

Ch. IV al. 3

Proposition de la minorité

(Schlatter, Aebischer Matthias, Christ, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Schaffner, Storni, Töngi, Trede)
L'article 16e de la modification du 15 juin 2012 entre en vigueur avec la présente modification.

Präsident (Candinas Martin, erster Vizepräsident): Der Antrag der Minderheit Schlatter wurde zurückgezogen.

Art. 16e

Antrag der Mehrheit

Aufheben

Antrag der Minderheit

(Schlatter, Aebischer Matthias, Christ, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Schaffner, Storni, Töngi, Trede)
Nicht aufheben

Art. 16e

Proposition de la majorité

Abroger

*Proposition de la minorité*

(Schlatter, Aebischer Matthias, Christ, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Schaffner, Storni, Töngi, Trede)
Ne pas abroger

Präsident (Candinas Martin, erster Vizepräsident): Der Antrag der Minderheit Schlatter wurde zurückgezogen. Der Bundesrat beantragt, den Artikel nicht aufzuheben.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24609)

Für den Antrag der Mehrheit ... 107 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates ... 81 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Block 3 – Bloc 3*Weitere Änderungen**Autres modifications*

President (Candinas Martin, emprim vicepresidente): (*discurra sursilvan*) La minoritad Bregy vegn represchentada da signur Romano.

Romano Marco (M-E, TI): All'articolo 16 vi invito a sostenere la minoranza Bregy che prevede un nuovo capoverso 6. A livello amministrativo, vogliamo introdurre la possibilità di prescindere dalla revoca della licenza, se la licenza non è mai stata revocata in precedenza o se, valutato il quadro generale dell'infrazione, risulta in prima battuta sufficiente un ammonimento. Si tiene traccia di questa prima sanzione e in maniera scalare, nel caso di recidiva, si prenderanno sanzioni più incisive.

Ich bitte Sie, die Minderheit Bregy zu unterstützen. Im Administrativverfahren muss unter bestimmten Umständen auf den Entzug des Führerausweises verzichtet werden können. Es kommt immer wieder zu Situationen, in denen ein Verkehrsvergehen als entschuldigbar beurteilt werden könnte, das Strassenverkehrsgesetz aber zwingend einen Führerausweisentzug vorsieht. Der Ermessensspielraum muss grösser werden. Jede Situation ist anders, und wir haben Behörden, die diese Situationen evaluieren können. Die Angst, dass 26 Kantone dann jeweils anders mit diesem Artikel umgehen, finden wir absolut daneben. Man kann sich koordinieren; das ist der Grundsatz unseres Föderalismus. Wie gesagt, jede Situation ist anders, und dieser Ermessensspielraum muss gegeben werden.

Die Administrativbehörde muss wieder einen Ermessensspielraum erhalten und auf einen Entzug verzichten können, (*Glocke der Präsidentin*) sofern der betroffenen Person der Führerausweis noch nie entzogen wurde oder sie anstelle eines Führerausweisentzugs verwarnt worden ist. Eine Verwarnung ist in jedem Fall auszusprechen, damit kann das Vergehen im Register für Administrativmassnahmen eingetragen werden. Auf diese Weise ist klar, ob die betroffene Person schon einmal ein gleichartiges Vergehen begangen hat.

Es geht hier um eine pragmatische Skalierbarkeit, um die Berücksichtigung der konkreten Bedingungen, unter denen ein Vergehen begangen wird, und somit um die Glaubwürdigkeit des Systems. Der derzeitige Ansatz ist übermässig starr und bestraft Situationen, die sich objektiv voneinander unterscheiden, in gleichen Masse auf sehr strenge Art und Weise. Es sind viele Variablen im Spiel. Gerade in dieser Hinsicht braucht es einen grösseren Spielraum, um auch die Legitimität der Sanktionen zu erhöhen.

Ich danke Ihnen, wenn Sie die Minderheit Bregy unterstützen.

Aebischer Matthias (S, BE): Bei meinen zwei Minderheiten im letzten Block geht es um die Sicherheit von Velofahrerinnen und Velofahrern. Ich bringe zwei bürgerliche Motionen, welche nicht innert Frist behandelt wurden, noch einmal aufs Tapet. Die Motion 18.4409 betraf den Abstand beim Überholen von Velofahrerinnen und Velofahrern. Sie wurde vor vier Jahren von Rocco Cattaneo, FDP, Kanton Tessin, eingereicht. Bei der Motion 19.3582 ging es um das gefährliche Überholen von Velofahrerinnen und Velofahrern im Kreis. Diese wurde vor drei Jahren von Bruno Walliser, SVP, Kanton Zürich, eingereicht.

Viele europäische Länder kennen bereits einen Überholabstand von 1,5 Metern. Ich habe es vorhin bei einer etwas zu früh gestellten Frage erwähnt: In Frankreich, Spanien und Portugal wird gar mit Verkehrsschildern auf diesen Mindestabstand hingewiesen. Wenn Sie hier in der Schweiz auf der Strasse fragen, mit wie viel Abstand man eine Velofahrerin oder einen Velofahrer überholen sollte, stellt man fest, dass das niemand weiss. In den meisten europäischen Ländern ist es dank den Gesetzesbestimmungen klar.



Es wird immer wieder argumentiert, man könne einen solchen Abstand gar nicht kontrollieren. Man kann das sehr wohl, in Grossbritannien wird das regelmässig gemacht. Kommt hinzu, dass es auch in anderen Verkehrsbereichen ähnliche Bestimmungen gibt. Auf der Autobahn gibt es auch vorgeschriebene Abstände. Die variieren zwischen normaler Sicht und Nebel zum Beispiel. Hier sagt auch niemand, das könne man nicht kontrollieren.

Um einen Grundsatz geht es auch bei der zweiten Minderheit. Sie beantragt, das Überholen von Velofahrerinnen und Velofahrern im Kreisel zu verbieten. Für viele Autofahrerinnen und Velofahrer sind Fahrten im Kreisel eine Herausforderung. Zu vieles ist unklar. Wenn es ein Überholverbot im Kreisel gibt, dann ist für alle klar, dass die Velofahrerin in der Mitte der Strasse fährt, wie das vorhin Kollege Hurter erwähnt hat, und das Auto sich Zeit nehmen muss und nicht überholen darf. Eine solche Regelung würde also Klarheit schaffen.

Schlatter Marionna (G, ZH): Meine Minderheit in diesem Block betrifft Artikel 43 Absatz 2bis betreffend die Zulässigkeit von auf dem Trottoir parkierten Motorrädern.

Ich möchte gerne zuerst meine Interessenbindung offenlegen: Ich bin Präsidentin von Fussverkehr Schweiz, dem Fachverband und der Interessenvertretung der Menschen zu Fuss. Jeder Meter, den Menschen zu Fuss zurücklegen, generiert einen öffentlichen Wert und einen sozialen und volkswirtschaftlichen Nutzen. Alleine der Gesundheitsnutzen durch Zufussgehen lag 2017 bei 907 Millionen Franken. Die Qualität der Fusswege hat einen direkten Einfluss darauf, ob die Wege zu Fuss zurückgelegt werden oder nicht. Wir tun

AB 2022 N 307 / BO 2022 N 307

gut daran, das in der Legiferierung genügend zu berücksichtigen.

Die Kommissionsmehrheit macht aber das Gegenteil. In Artikel 43 Absatz 2bis beantragt sie, die Parkierung von motorisierten Zweirädern auf dem Trottoir zu erlauben. Dies steht im kompletten Widerspruch zur Politik des Bundesrates, welcher aus den einführend genannten Gründen einen verstärkten Schutz der Gehflächen vorsieht.

Nach Verkehrsregelnverordnung dürfen heute nur Velos und die den Velos gleichgestellten Fahrzeuge wie E-Bikes und E-Trottinette auf dem Trottoir parkiert werden. Die Öffnung des Trottoirs für den motorisierten Verkehr wäre ein kompletter Paradigmenwechsel. Motorräder, die willkürlich auf dem Trottoir parkiert werden können, schaffen aber Probleme, beispielsweise bei der Sicherheit. So kann ein Motorrad nur fahrend auf ein Trottoir gebracht werden, was ein Unfallrisiko ist. Zudem können schwere Motorräder nicht umplatziert werden, wenn in einem Notfall eine Blaulichtorganisation auf einen Zugang angewiesen ist. Motorräder verdecken die Sicht auf die Fussgängerinnen und Fussgänger, wenn sie neben Fussgängerstreifen parkiert werden.

Die von der Kommissionsmehrheit beantragte Regulierung hat formelle Probleme. So ist beispielsweise die Ebene eine falsche. Heute wird die Parkierungsfrage in der Verordnung geregelt. Wird die Motorradparkierung nun auf Gesetzesstufe gehoben, wird eine formelle Einschränkung der Regelung auf Verordnungsstufe problematisch. Sie wäre aber nötig, denn es kann ja sein, dass Motorräder beispielsweise bei Ein- und Ausfahrten von Privatliegenschaften parkiert werden.

Es wird vorgeschlagen, dass die Trottoirbreite, die für den Fussverkehr frei bleiben soll, 1,5 Meter betragen soll. Nun ist es aber so, dass in allen Richtlinien, Standards und Normen, beispielsweise in der VSS-Norm und im ASTRA-Handbuch, ein Standardmass von 2,5 Metern angegeben wird. Denn 1,5 Meter reicht für die Menschen zu Fuss einfach nicht, nicht für das Kreuzen mit einem zwölfjährigen Kind auf dem Velo, nicht für das Kreuzen von zwei Kinderwagen, nicht für das Wenden mit einem Rollstuhl, nicht für die maschinelle Reinigung und Schneeräumung. Und was bedeutet diese Regelung denn bei einem breiten Trottoir von beispielsweise 8 Metern wie vor dem Bundeshaus, wie an stark begangenen Orten? Dürfen dann 6,5 Meter als Parkplatz benutzt werden? All diese Fragen bleiben offen.

Der Antrag auf Öffnung der Trottoirs wurde in der Kommission eingebracht. Er ist eine wesentliche Änderung, ein Paradigmenwechsel. Der Antrag wurde ohne vorgängige Vernehmlassung eingebracht, ohne beispielsweise die Meinung der Polizei zu diesem Artikel einzuholen.

Ich bitte Sie, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen, da der Antrag der Kommissionsmehrheit wirklich nicht zu Ende gedacht ist. Sie können meine Minderheit getrost unterstützen, auch wenn Sie Sympathien für den Mehrheitsantrag haben, die formellen Probleme Sie aber stutzig machen. Mit der parlamentarischen Initiative Lüscher 21.506 ist das Anliegen bereits im parlamentarischen Prozess und wird so oder so diskutiert werden. Sofern es die Mehrheit des Parlamentes wünscht – was ich natürlich nicht hoffe –, wird das Anliegen auch in einer korrekten und umsetzbaren Form stufengerecht in das Gesetz gegossen.

Ich bitte Sie deshalb, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.



Wobmann Walter (V, SO): Geschätzte Kollegin, ich nehme an, dann sind Sie auch für ein Veloparkverbot auf dem Trottoir, vor allem für E-Bikes? Die werden ja auch angetrieben und fahren auch aufs Trottoir, brauchen auch Platz. Wo ist dann noch der Unterschied zu einem Motorrad?

Schlatter Marionna (G, ZH): Aus Sicht der Menschen zu Fuss ist es tatsächlich so, dass die Parkierung jeglicher Fahrzeuge auf dem Trottoir ein Problem darstellen kann. Es ist aber für mich ein wesentlicher Unterschied, ob das ein Motorrad oder ein Velo ist, beispielsweise was den Platzbedarf betrifft, beispielsweise auch was die Gefährlichkeit betrifft, weil man das Motorrad nur fahrend auf das Trottoir bringen kann, oder beispielsweise auch was die Umplatzierung und das Gewicht des Fahrzeuges betrifft.

Präsident (Candinas Martin, emprim vicepresidente): (*discurra sursilvan*) Il pled per sias minoritads ha signur Töngi. El discurra er gist per la minoritad II (Pasquier).

Töngi Michael (G, LU): Genau vor einer Woche haben wir hier drinnen über die Gletscher-Initiative gesprochen. Grosse Teile des Parlamentes stellen sich hinter das Ziel, dass wir bis 2050 klimaneutral sein wollen. Verschiedene Berichte zeigen klar auf, dass wir das nur schaffen, wenn wir auch in der Mobilität umsteigen, Verkehr reduzieren und ihn verträglicher machen. Das sollte allen klar sein. Vor diesem Hintergrund ist es widersinnig, das alte Verbot der Rundstreckenrennen in der Schweiz aufzuheben.

Wir brauchen in der Schweiz keine Autorennen und keine Show von PS, wir brauchen eine sanftere Mobilität. Wir brauchen auch keine Autorennen, die zum Nachahmen animieren, und können in einer Debatte, in der wir bereits verschiedene Massnahmen zugunsten der Sicherheit aufgeweicht haben, gerne auf diese Aufhebung des Verbots verzichten.

Es gab ja auch schon mehrere Versuche und Anläufe, dieses Verbot aufzuheben. Glücklicherweise wurden sie bis jetzt immer abgelehnt, und die Argumente haben sich seither nicht geändert. Wenn Ihnen die Umweltargumente vielleicht weniger wichtig sind, dann denken Sie an die Positionierung der Schweiz: Wir wollen uns gegenüber ausländischen Gästen positionieren als Land der Berge, der schönen Landschaften, der Sauberkeit und Ruhe. Und was machen wir dann? Wir wollen neue Autorennen in der Schweiz ansiedeln. Ich glaube, das passt nicht ganz zusammen. Verwischen Sie doch das Image der Schweiz nicht mit solchen Massnahmen! Ich glaube, ehrlich gesagt, auch nicht, dass das den grossen Wirtschaftsaufschwung bringt. Es hat ja geheissen, es sei gut für die Wirtschaft. Wir haben schon sehr viele Grossanlässe in der Schweiz. Es wird immer wieder von der "Festhütte Schweiz" gesprochen, und ich glaube, darauf können wir verzichten.

Jetzt haben Sie zwei Varianten zur Auswahl. Sie haben die Minderheit I (Töngi), die es doch noch erlauben würde, für E-Autos Rennen zuzulassen, wie es der Bundesrat vorschlägt. Das ist aus unserer Sicht die Kompromissvariante. Aber ich mache aus meinem Herzen keine Mördergrube: Ich bin eher für die Variante gemäss Minderheit II (Pasquier), die ich jetzt hier auch vertreten darf, weil auch wir diese Rennen in der Schweiz nicht sinnvoll finden. Der Bundesrat argumentiert, dass Rennen mit E-Autos den Umweltschutz fördern oder dass sie eine Vorbildfunktion einnehmen könnten. Aber ich glaube, das kommt zehn oder fünfzehn Jahre zu spät. Die Elektromobilität setzt sich zum Glück durch. Wir brauchen konkrete Massnahmen wie Ladestationen – das sind Fragen, die jetzt auf dem Tisch sind. Wir müssen Elektroautos aber nicht noch mit Autorennen fördern. Ich bitte Sie also, diese beiden Minderheiten je nach Ihrem Gusto zu unterstützen.

Ich habe noch eine weitere Minderheit, bei der es um die Radarkontrollen geht. Die Mehrheit unserer Kommission beantragt Ihnen, dass das Verbot für Private, vor Radarkontrollen öffentlich zu warnen, Warnungen zugänglich zu machen, aufgehoben wird. Es ist so, dass gewisse Kantone offiziell mitteilen, wo sie kontrollieren. Ich persönlich finde das ziemlich schlecht. Es wird zwar damit argumentiert, das erhöhe die Sicherheit. Ich finde das etwas komisch. Das wäre, wie wenn man im Zug mitteilt: "In der S-Bahn 24 wird um 08.25 Uhr kontrolliert und sonst nicht." Ich glaube, dass das die Sicherheit gewiss nicht erhöht. Man muss selbstverständlich auch weiterhin stichprobenartig mit Radarkästen kontrollieren können, wo man will, ohne dass das überall von Privaten verbreitet wird.

Bitte unterstützen Sie auch diese Minderheit zugunsten der Sicherheit.

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Das Wort zur Begründung seiner Minderheitsanträge hat Herr Wobmann. Er spricht zugleich für die SVP-Fraktion.

AB 2022 N 308 / BO 2022 N 308

Wobmann Walter (V, SO): Ich hoffe, meine Stimme hält noch durch, sie wird immer schlechter – gut, probieren wir's.



Ich habe in Block 3 drei Minderheitsanträge mit dem eigentlich gleichen Ziel gestellt. Die Minderheitsanträge betreffen Artikel 99a Absatz 3, Artikel 106 Absatz 2bis und Artikel 106a Absätze 1 bis 4. Bei allen drei Anträgen geht es darum, dass die zuständige Kommission konsultiert werden und entsprechend auch ein Mitspracherecht haben soll, also schlussendlich nicht nur der Bundesrat entscheidend ist. Ich bitte Sie, diesen drei Minderheitsanträgen zuzustimmen.

Dann spreche ich als Fraktionssprecher der SVP zu Block 3:

Bei Artikel 16 Absatz 6 unterstützen wir die Minderheit Bregy, die vorsieht, dass bei einer ersten Widerhandlung eine Verwarnung ausgesprochen werden soll und es nicht gleich zu einem Ausweisentzug kommen soll.

Bei Artikel 35 Absätze 3bis und 4bis sind wir für die Mehrheit und lehnen die abstrusen Vorschriften und Verbote beim Überholen von Fahrrädern ab.

Bei Artikel 52 – meinem Lieblingsartikel – stimmen wir ebenfalls mit der Mehrheit und begrüßen natürlich die Aufhebung des weltweit einzigen Verbots von Rundstreckenrennen und die Übertragung der damit verbundenen Bewilligungskompetenzen an die Kantone. Dieses Verbot wurde bekanntlich als Folge des schweren Unfalls in Le Mans 1955 erlassen. Seither hat sich die Sicherheit entschieden verbessert. Die Zuschauer sind heute sicher, die Fahrer sind ganz anders ausgerüstet, die Fahrzeuge auch. Es ist ein Riesenunterschied zu jener Zeit – man kann das überhaupt nicht mehr vergleichen.

Schliesslich kommt das Verbot eigentlich einer Diskriminierung einer ganzen Sportart gleich. Unser Land hatte immer und hat heute noch viele erfolgreiche Auto- und Motorradfahrer. Aber die Profirennfahrer sind wegen des Verbots von Rundstreckenrennen eigentlich mit einem Berufsverbot belegt, was auch gegen unsere Verfassung verstösst.

Zudem werden im Rennsport sehr viele neue Technologien entwickelt und getestet, so ganz aktuell beim Antrieb, beim Elektro-, Hybrid- und Wasserstoffantrieb, und bei Fahrzeugen mit synthetischem Treibstoff. Bei der Motorrad-Weltmeisterschaft werden wir auf synthetischen Treibstoff umstellen; wir sind zurzeit am Testen. Das wird auf 2024 kommen. Mit dieser Umstellung ist übrigens der Umweltschutz auch bei uns gewährleistet. Die vorliegende Änderung bei Artikel 52 verlangt ja nur die Aufhebung des völlig überholten Verbots von Rundstreckenrennen. Allfällige Bewilligungen für Projekte und Veranstaltungen müssen nachher von den Kantonen vorgenommen werden, so, wie das heute bei allen anderen Sportarten auch der Fall ist, auch beim übrigen Motorsport, sei das bei Motocross-Veranstaltungen, sei das bei Bergrennen usw. Das läuft so bei den Kantonen und funktioniert ja auch in diesem Sinne.

Aus sportlicher, wirtschaftlicher, technologischer, ökologischer Sicht, aber auch aus Sicht der Verkehrssicherheit muss dieses weltweit einzige Verbot von Rundstreckenrennen nun also abgeschafft werden. Ich habe bewusst auch "Verkehrssicherheit" gesagt: Wir haben heute sehr viel von Rasern geredet. Es gibt Leute, die fahren schnell, die wollen ihre Fahrzeuge austesten. Da ist es sicherer, wenn das abgeschirmt, abgesichert auf der Rennstrecke passiert, als wenn es im Strassenverkehr geschieht; ich denke, da sind wir uns auch alle einig.

Zum Schluss noch zu Artikel 98a Absatz 3: Da sind wir dafür, dass vor Polizeikontrollen gewarnt werden darf, und wir stimmen somit dem Antrag der Kommissionsmehrheit zu.

Schaffner Barbara (GL, ZH): In Block 3 haben wir ein wahrliches Potpourri von Gesetzesänderungen, wobei sich die Minderheit Bregy nahtlos an die Diskussion über Via sicura anschliesst. Die Grünliberalen wehren sich gegen diese Aufweichung der Strafe bei Raserdelikten. Die Möglichkeit oder sogar die Hoffnung aus Sicht der Raser, bei einem Raserdelikt straffrei davonzukommen, also nur mit einer Verwarnung, setzt ein völlig falsches Signal.

Die Frage des Überholens von Velofahrenden haben wir in der Fraktion differenziert besprochen. Wir unterstützen ein Überholverbot betreffend Velofahrende in einem Kreis. Es kann ja nicht sein, dass Velofahrende von der BfU, vom TCS und von Verkehrsinstruktoressen überall darauf hingewiesen werden, dass sie in der Mitte des Fahrstreifens fahren sollen, um Autos am Überholen zu hindern. Dass sich also Velofahrende als schwächere Verkehrsteilnehmer das Recht erkämpfen müssen, nicht von einem nachfolgenden Fahrzeug gefährdet zu werden, ist eigentlich absurd.

Ein Überholverbot in einem Kreis ist eine einfache, klar zu kommunizierende Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit in einer komplexen Situation, und es setzt die Pflicht zur Rücksichtnahme konkret um, wie das in einem vorhergehenden Absatz stipuliert ist.

In der Frage der Minimaldistanz beim Überholen wird die grünliberale Fraktion unterschiedlich abstimmen. Dabei geht es nicht darum, ob ein Minimalabstand von 1,5 Metern wünschenswert wäre oder nicht. Eine Rücksichtnahme beim Überholen ist für die Grünliberalen selbstverständlich, und ein Abstand von 1,5 Metern als Faustregel passt ebenfalls allen. Aber eben, es soll eine Faustregel sein und keine fixe Abstandsvorschrift.



So ist unklar, wie dieser Abstand gemessen und das Gesetz durchgesetzt werden soll. Weiter ist ein Abstand von 1,5 Metern auch nicht in allen Situationen das richtige Mass. Das richtige Abstandsmass in einer Tempo-30-Zone ist nicht identisch mit dem richtigen Abstand auf einer Überlandstrasse. Nicht zuletzt sei darauf hingewiesen, dass diese Bestimmung auch für Busse und Trams gelten würde. In einer engen, innerstädtischen Strasse ist der Platz neben einer Tramschiene manchmal schlicht nicht vorhanden, damit ein Tram mit dem vorgeschriebenen Abstand überholen könnte.

Die Frage des verfügbaren Platzangebots stellt sich auch beim Abstellen von zweirädrigen Fahrzeugen mit oder ohne Motor auf Trottoirs. Die Grünliberalen sind hier offen für eine Mehrfachnutzung des verfügbaren Platzes, solange für Fussgängerinnen und Fussgänger noch genügend Platz bleibt.

Bei den Rundstreckenrennen begrüssen wir den Antrag des Bundesrates, der unter bestimmten Bedingungen vom strikten Verbot von Rundstreckenrennen abweichen möchte. Dabei stehen vor allem Formel-E-Rennen im Fokus, für die es in unserer Fraktion einige Fans gibt. Eine komplette Aufhebung des Verbots von Rundstreckenrennen und speziell eine Delegation der Frage an die Kantone lehnen wir hingegen strikte ab.

Weiter unterstützen wir jeweils die Position des Bundesrates, das heisst die Minderheit Töngi, und in den übrigen Fragen die Mehrheit der Kommission.

Storni Bruno (S, TI): In Block 3 haben wir einen Strauss an Minderheiten, der thematisch von der Trottoirbreite bis zu Rundstreckenrennen reicht – ein wenig "Chrut und Rüebli" also. Um die Position der SP-Fraktion zu präsentieren, werde ich in meine Muttersprache wechseln.

La minoranza Bregy per un nuovo capoverso 6 all'articolo 16 vuole limitare la revoca delle licenze di circolazione a favore di ammonimenti. Il gruppo socialista si oppone a questa minoranza che interferisce con le basi del principio di sanzioni a cascata e inficia l'intero sistema del ritiro della licenza di condurre. Con la proposta Bregy, in futuro la licenza potrebbe non essere ritirata anche per infrazioni di velocità o guida sotto l'influenza di droghe o dell'alcol. L'autorità competente potrebbe quindi rinunciare al ritiro della licenza per la seconda infrazione, a favore di un ammonimento.

Comunque già oggi nel caso di reati minori la prima trasgressione può essere sanzionata con un solo ammonimento. Nel caso di reati medio gravi o gravi un semplice ammonimento non è appropriato. La minaccia di ritiro della patente ha un grande impatto sulla sicurezza stradale. Da quando nel 2005 è stato introdotto il sistema a cascata il numero di incidenti è diminuiti significativamente, come abbiamo sentito nell'entrata in materia dalla signora consigliera federale.

La minoranza Bregy annullerebbe quindi l'effetto preventivo derivante dal rischio di ritiro della patente e contrasterebbe

AB 2022 N 309 / BO 2022 N 309

l'obiettivo di ridurre ulteriormente il numero di morti e feriti gravi sulle strade. Se il sistema a cascata dovesse essere abolito, le disposizioni sulle licenze di condurre dovrebbero essere completamente ridefinite.

Per quanto riguarda la minoranza Aebischer Matthias all'articolo 35 capoverso 3bis, il gruppo socialista sostiene la proposta. Come detto, si tratta di una richiesta già presentata nel 2018 dal collega Rocco Cattaneo con la mozione 18.4409, che a suo tempo non è stata trattata perché era scaduto il termine. Come abbiamo sentito, in molti paesi europei, cito Spagna, Portogallo, Francia, questa norma è in vigore. Per sorpassare biciclette bisogna quindi mantenere una certa distanza. E questi paesi hanno già a disposizione la segnaletica adeguata. In Svizzera, come detto, non siamo ancora arrivati a questo punto.

Chi si oppone a questa norma si basa sul fatto che la distanza non può essere misurata. Ma esistono norme analoghe che prevedono delle misurazioni le quali non possono essere effettuate neanche in teoria, eppure queste norme sono in vigore. Chi si oppone a questa norma si basa poi anche sul fatto che la distanza richiesta non può essere applicata a ogni strada. Noi riteniamo che la proposta è da interpretare come un principio che si applica in modo differenziato, a dipendenza della strada. Il tutto sarebbe poi da definire nella ordinanza.

La minoranza Aebischer Matthias all'articolo 35 capoverso 4bis chiede di vietare il sorpasso dei ciclisti nelle rotatorie. Anche in questo caso si tratta di una proposta già avanzata nel passato, più precisamente dal consigliere nazionale Walliser nel 2019. E anche in questo caso la mozione non è stata trattata, perché erano scaduti i termini.

È chiaro che nelle rotatorie sovente si verificano delle situazioni pericolose e sovente si registrano degli incidenti. Il sorpasso dei ciclisti è pericoloso, le distanze sono brevi e quando si termina il sorpasso si rischia di tagliare la strada al ciclista. Quindi è opportuno introdurre questo divieto, anche se la regola prevede che il ciclista nelle rotatorie debba transitare in mezzo alla carreggiata. Ma come sappiamo c'è tanta incertezza sia tra i conducenti sia tra i ciclisti – applicare questa regola comportandosi di conseguenza non va da sé.



Riteniamo quindi appropriata la richiesta di divieto di sorpasso in rotatoria.

Veniamo alla minoranza Schlatter all'articolo 43 capoverso 2bis. Qui si pone il problema degli spazi che rimangono poi disponibili sui marciapiedi per i pedoni. La maggioranza della commissione vorrebbe ridurre lo spazio disponibile per i pedoni a solo un metro e mezzo. Di recente abbiamo cambiato la norma che stabilisce il diritto dei ciclisti di usare il marciapiede, autorizzando i bambini fino a dodici anni di circolare in bicicletta sul marciapiede. Il gruppo socialista è chiaramente contrario a ridurre ulteriormente lo standard minimo per i pedoni, visto che lo spazio già ora è molto stretto, e vi invita quindi a respingere la proposta della maggioranza. Per quanto riguarda le minoranze Töngi e Pasquier all'articolo 52 capoversi 1 e 2, il gruppo socialista sostiene ambedue le proposte che chiedono o di mantenere la versione del Consiglio federale, proposta di minoranza Töngi, o di mantenere il diritto vigente, proposta di minoranza Pasquier.

Non riteniamo che in un momento storico di crescente consapevolezza dell'emergenza climatica si debba promuovere o facilitare le corse automobilistiche, elettriche o termiche che siano. Dobbiamo moderare i consumi di energia, e organizzare delle gare con automobili che girano il circuito non ha oggi alcun senso e rappresenta oltretutto un messaggio controproducente. Anche il Consiglio federale chiede una diminuzione generale del consumo di energia e una maggiore efficienza energetica. Voler giustificare le corse d'auto elettriche con la prospettiva che potrebbero incoraggiare l'acquisto di auto elettriche non è un argomento valido visto che l'anno scorso si è registrato una vendita di auto elettriche in forte crescita – senza che siano stati necessari spettacoli con corse di automobili elettriche.

La minoranza Töngi all'articolo 98a capoverso 3 tratta la questione della segnalazione di controlli di circolazione stradale. Già oggi le autorità sono autorizzate ad annunciare pubblicamente i controlli – in Ticino si fa. Questa misura rimane comunque di competenza della polizia, perché si tratta di una misura tattica. Gli annunci della polizia però non devono essere frammisti a quelli di avvertimenti privati. Controlli a campione senza preavviso sono comunque importanti e vorremmo poter mantenere questa possibilità. Vi chiediamo quindi di respingere la minoranza Töngi.

Concludo con la minoranza Wobmann all'articolo 99a capoverso 3, la quale vorrebbe che in certi casi siano consultate le competenti commissioni parlamentari. Ai sensi della legge sul Parlamento, le commissioni parlamentari possono esigere di essere consultate prima che il Consiglio federale promulghi delle disposizioni legislative. Quanto richiesto dalla minoranza Wobmann è già previsto dalla legge sul Parlamento e vi chiediamo quindi di respingere questa proposta. Lo stesso discorso vale anche per le altre due minoranze Wobmann, all'articolo 106 capoverso 2bis e all'articolo 106a capoversi 1 a 4. Chiediamo di respingerle perché, come per la minoranza Wobmann all'articolo 99a capoverso 3, quanto richiesto è già previsto dalla legge sul Parlamento.

Klopfenstein Broggini Delphine (G, GE): Au bloc 3, le groupe des Verts relève quelques bons points. Tout d'abord l'article 9 qui octroie au Conseil fédéral la compétence d'autoriser que les camions n'émettant pas de CO2 puissent être plus longs ou plus lourds, selon ce que la technologie requiert. C'est une concession que les Verts acceptent de faire pour encourager le développement de poids lourds moins polluants. Mais, évidemment, cela ne doit en aucun cas être la porte ouverte au développement des méga-camions.

A l'article 57, le groupe des Verts, tout comme la commission, refuse le projet du Conseil fédéral de rendre obligatoire le port du casque à vélo pour les personnes de moins de 16 ans. C'est aussi l'avis des associations qui connaissent le terrain, qui connaissent les cyclistes, à savoir Pro Velo, l'ATE mais aussi le TCS, des associations qui se sont opposées avec conviction à cette mesure contre-productive. Ces associations craignent notamment que cette obligation nuise à l'attractivité du vélo, un mode de déplacement bénéfique pour la santé des jeunes. C'est avant tout une responsabilité de la collectivité que d'améliorer l'ensemble des infrastructures cyclables.

J'en viens aux éléments qui nous plaisent moins ou même beaucoup moins. C'est le cas notamment de l'article 16 alinéa 6. On vous invite donc à rejeter avec conviction la proposition de la minorité Bregy, qui vise à alléger la sanction du retrait de permis. Aujourd'hui, en cas d'infraction légère, les primodélinquants peuvent déjà recevoir un avertissement. Mais généraliser cette mesure pour les fautes plus graves conduirait à affaiblir tout le système dissuasif mis en place, le système dit en cascade qui augmente la durée du retrait en fonction de la gravité de l'infraction. Une faute considérée comme moyennement grave peut avoir des conséquences fatales sur les autres usagers de la route. Conduire, par exemple, sous l'emprise de l'alcool ou d'autres stupéfiants, dépasser la vitesse de 20 kilomètres à l'heure: sanctionner ces comportements par un simple avertissement n'est pas suffisant, car en cas d'accident, la différence peut être fatale, d'autant que les voitures qui circulent sur nos routes sont toujours plus grosses, toujours plus puissantes. Ceci est peut-être au profit de leurs usagers, mais engendre des risques croissants pour les autres usagers et usagères de la route.

Nous en avons déjà débattu au bloc 2, des études ont montré que la menace de se voir infliger un retrait de



permis exerce un effet très important sur la sécurité routière. Après l'introduction du système en cascade en 2005 – c'était il y a longtemps –, le nombre d'accidents a diminué de manière significative. Un assouplissement tel que le prévoit la proposition de la minorité Bregy réduirait à néant l'effet préventif du retrait de permis et irait à l'encontre du souhait de réduire encore le nombre de morts et de blessés graves provoqués par des accidents de la circulation.

Ensuite, les deux minorités Aebischer Matthias, à l'article 35 alinéa 3bis et alinéa 4bis, qui visent à améliorer la sécurité des cyclistes lorsqu'ils circulent sur la route – avec un espace suffisant en cas de dépassement par une voiture et l'interdiction de dépasser dans les ronds-points – sont extrêmement

AB 2022 N 310 / BO 2022 N 310

importantes pour la sécurité des cyclistes. Il est essentiel de leur laisser une distance de sécurité. Je vous encourage vivement à suivre ces deux minorités.

A l'article 43 alinéa 2bis, les Verts sont très préoccupés par la version de la majorité de la commission, acceptée à la légère sans avoir été soumise à la consultation, ce qui n'a pas été le cas des autres propositions contenues dans ce projet. Il serait faux de réduire cette proposition à une querelle entre les deux-roues motorisés et les adeptes de la mobilité douce. Non, cette proposition représenterait, si elle était acceptée, un changement de paradigme important. D'abord parce que le parking de vélos sur le trottoir, ancré dans l'ordonnance, est une tolérance – ce n'est pas un droit absolu. Ensuite parce que la place requise par une moto ou un scooter est bien plus importante et reconnue comme problématique spécifiquement pour les personnes à mobilité réduite. Enfin parce que l'irruption de motos et de scooters sur un trottoir est une menace réelle pour les usagers et les usagères les plus faibles. Qui sont les plus faibles? Evidemment, ce sont les piétons, pour qui le trottoir est un lieu régulier. Ce n'est évidemment pas comparable à un vélo en termes de poids et de puissance, ce qui engendre un risque important; on pense ici notamment aux enfants, aux personnes âgées, aux personnes en situation de handicap.

Le groupe des Verts soutiendra la minorité I (Töngi) et la minorité II (Pasquier) à l'article 52. A l'heure de l'urgence climatique, alors que l'on appelle la population et les entreprises à réduire leurs déplacements, à diminuer leur consommation d'énergie et de carburant, encourager les courses automobiles est un non-sens absolu.

Nous soutiendrons aussi la minorité Töngi à l'article 98a alinéa 3, qui demande d'en rester au droit en vigueur. Pour assurer le respect de normes légales, il est important que les contrôles non annoncés soient maintenus; ils ont un effet incitatif important. Or la majorité de la commission souhaite que le fait de proposer des outils ou applications annonçant des contrôles ne soit plus punissable.

Kutter Philipp (M-E, ZH): Ich beschränke mich in Block 3 auf die Punkte, die in der Kommission zu Diskussionen Anlass gaben.

Bei Artikel 16 Absatz 6 unterstützt die Mitte-Fraktion die Minderheit Bregy, die verlangt, dass in bestimmten Fällen auf den Entzug des Führerausweises verzichtet werden kann: sofern dieser noch nie entzogen wurde und sofern die Führerin bzw. der Führer noch nie verwarnt wurde. Wir wollen mit einer Kann-Formulierung den Behörden zusätzlichen Spielraum geben, damit sie den Einzelfall angemessen beurteilen und sanktionieren können.

Bei Artikel 35 wollen die Minderheiten Aebischer Matthias mit zwei Ergänzungen die Situation der Velofahrenden im Strassenverkehr verbessern. Sie wollen, dass Velofahrende in Kreisel nicht mehr und allgemein nur noch mit einem Abstand von 1,5 Metern überholt werden dürfen. Wir können das Anliegen gut nachvollziehen. Es gibt viele Beispiele, bei denen Autos mit äusserst knapper Distanz an Velos vorbeifahren. Allerdings bezweifeln wir, dass die Situation mit dieser Regelung verbessert werden kann. Wenig praktikabel finden wir insbesondere eine vorgeschriebene Distanz von 1,5 Metern beim Überholen. Wie will man das im Einzelfall messen, und wie will man auf schmalen Strassen dann überhaupt noch überholen können? Aus diesem Grund lehnen wir die beiden Minderheitsanträge ab.

Bei Artikel 43 geht es darum, ob Fahrräder und andere motorisierte und nicht motorisierte Zweiräder auf dem Trottoir abgestellt werden dürfen, sofern die Fussgängerinnen und Fussgänger weiterhin genügend Platz haben. Wir unterstützen das. Es ist eine Tatsache, dass die wachsende Zahl an Velos, an Kickboards, an Elektrorollern – alles Elemente des Langsamverkehrs – Abstellplätze benötigen, und wir sind dafür, dass man das möglichst pragmatisch löst. Deshalb unterstützen wir hier die Mehrheit.

In Artikel 52, bei den Rundstreckenrennen, unterstützen wir ebenfalls die Mehrheit. Wir finden es richtig, dass man das aktuelle Verbot aufhebt und solche Rennen unter Auflagen grundsätzlich ermöglicht, sofern sich ein Kanton oder eine Gemeinde findet, die ein solches Rennen durchführen möchte. Wir rechnen übrigens nicht



damit, dass deswegen die Formel 1 in die Schweiz zurückkehrt, aber vielleicht gibt es ja wieder einmal ein Rennen der Formel E.

In Artikel 57 wollte der Bundesrat eine Helmpflicht für Unter-16-Jährige einführen. Zusammen mit der Mehrheit der Kommission lehnen wir diese Helmpflicht ab. Wir sind der Meinung, dass die Verantwortung für das Helmtreten weiterhin bei den Eltern, den Jugendlichen und den Kindern liegen sollte. Wir sind auch der Meinung, dass das grundsätzlich recht gut funktioniert und man mit guter Überzeugungsarbeit mehr erreicht als mit einer Pflicht. Eine solche hätte unseres Erachtens zu viele kontraproduktive Nebeneffekte.

Im Namen der Mitte-Fraktion lade ich Sie ein, überall der Mehrheit der Kommission zu folgen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: In Block 3 lehnt der Bundesrat die Anträge der Minderheiten ab, mit Ausnahme der Anträge von zwei Minderheiten, nämlich der Minderheit Schlatter und der Minderheit Töngi. Ich komme gleich darauf zurück.

Ich beginne mit dem Antrag der Minderheit Bregy bei Artikel 16 Absatz 6. Die Minderheit Bregy verlangt eine Verwarnung statt einen Führerausweisentzug, und zwar bei allen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz. Ich bitte Sie, diesem Anliegen der Minderheit nicht nachzukommen. Es stellt eine grosse Gefahr für die Verkehrssicherheit dar. Es ist bereits heute so, dass das Strassenverkehrsamt Ersttäterinnen und Ersttäter bloss verwarnt und ihnen auch nicht den Führerausweis entzieht. Allerdings ist dieses Prinzip auf leichte Widerhandlungen beschränkt. Die Minderheit will das aber auf sämtliche Widerhandlungen ausdehnen.

Man muss sich einmal vorstellen, was das in der Praxis konkret bedeuten würde. Bei einem Täter mit gutem Leumund könnte selbst dann, wenn er für ein Raserdelikt oder Fahren unter Drogeneinfluss verurteilt wurde, auf einen Entzug des Führerausweises verzichtet werden. Wen wollen Sie damit eigentlich genau schützen? Mit dieser Änderung würde das ganze System des Führerausweisentzugs ausgehebelt. Wir haben es seit der Einführung dieses Systems im Jahr 2005 geschafft, dass schwere Unfälle markant zurückgegangen sind. Dieses System, wie wir es heute kennen, ist deshalb von den Vollzugsbehörden und von den Verkehrssicherheitsverbänden breit akzeptiert. Eine derartige Lockerung der Vorschriften, wie es jetzt mit dem Minderheitsantrag Bregy vorgeschlagen wird, würde die Präventivwirkung von Führerausweisentzügen zunichtemachen und dem Ziel, das wir verfolgen, nämlich die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Strassenverkehr weiter zu reduzieren, krass entgegenwirken. Ich bitte Sie daher, bei Artikel 16 Absatz 6 Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Ich komme zu den zusätzlichen Massnahmen für den Veloverkehr. Im Minderheitsantrag Aebischer Matthias zu Artikel 35 Absatz 3bis geht es um den Überholabstand von 1,5 Metern. Der Bundesrat ist sich der besonderen Verletzlichkeit von Velofahrenden sehr bewusst. Deren Sicherheit soll mit umfassenden Massnahmen verbessert werden. Sie haben ja gerade eben das Veloweggesetz praktisch fertig beraten – das ist ein Meilenstein, auch für die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer. Der Bundesrat hat es in der Vergangenheit aber stets abgelehnt, feste Seitenabstände beim Überholen von Velofahrenden vorzuschreiben, weil eben solche festen Abstände kaum kontrollier- und durchsetzbar sind. Eine Festlegung des Überholabstandes in Ziffern ist geeignet, um als Empfehlung z. B. mit einer Kampagne propagiert zu werden, damit sich alle wieder bewusst sind bzw. damit man sich als Autofahrerin immer wieder bewusst ist, dass dieser Abstand beim Überholen wirklich der Sicherheit dient und auch wichtig ist. Aber es ist eben nicht vorgesehen, einen Überholabstand als verbindliche Regelung in ein Bundesgesetz zu schreiben. Deshalb unterstützt der Bundesrat bei Artikel 35 Absatz 3bis Ihre Kommissionsmehrheit.

Ich komme zum Überholverbot im Kreisverkehr. Die Unfallstatistik zeigt, dass der Grossteil der Radfahrenden beim Einbiegen in den Kreis und nicht im Kreis oder bei

AB 2022 N 311 / BO 2022 N 311

Kreiselausfahrten verunfallt. Das bestätigt auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung in einem Report aus dem Jahr 2015. Beim Einbiegen in den Kreis könnte das Überholverbot also seine Wirkung gar nicht entfalten. Der Bundesrat ist deshalb wie die Kommissionsmehrheit der Auffassung, dass das heutige Recht der Velofahrenden, im und kurz vor der Einfahrt in den Kreis in der Mitte fahren zu dürfen, nicht mit einem Überholverbot im Kreis ergänzt werden soll.

Ich komme noch zum Parkieren auf dem Trottoir. Die Gemeinden und die Städte, das wissen Sie, bewirtschaften ihren Verkehrsraum zunehmend. Sie wollen ihn auch vermehrt vom Individualverkehr entlasten. Ein zentrales Element ist für diese Bewirtschaftung eben auch die Parkierungsfläche. Die Formel ist einfach: Je weniger Parkierungsflächen vorhanden sind, desto unattraktiver ist es für den betroffenen Verkehr in diesem Gebiet. Der Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission, das Trottoir als Abstellfläche für Motorräder benützen zu dürfen, greift in die Kompetenzen der Vollzugsbehörden ein und wirkt auch diesen Bestrebungen entgegen. Im



Übrigen ist das Trottoir den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten. So steht es im Gesetz.

Der Bundesrat hat sich in der Vergangenheit klar gegen weitere Fahrzeuge auf Trottoirs ausgesprochen. Das gilt auch für das Parkieren von Fahrzeugen auf dem Trottoir. Deshalb unterstützt hier der Bundesrat den Antrag der Minderheit Schlatter, nämlich diesen Artikel 43 nicht zu ändern. Es wurde auch gesagt, dass das nicht in der Vernehmlassung war. Es ist so in die Vorlage hineingekommen. Das ist nicht die seriöse Legiferierung, die Sie eigentlich selber auch immer anstreben.

Ich komme noch zu den Rundstreckenrennen. Ich bitte Sie, hier den Minderheitsantrag I (Töngi) zu unterstützen. Er entspricht dem Entwurf des Bundesrates, nämlich Rundstreckenrennen in einem beschränkten Rahmen zu ermöglichen. Diese Lösung ist ein Kompromiss zwischen der von der Mehrheit beantragten vollständigen Aufhebung des Verbots und dem Antrag der Minderheit II (Pasquier), die beim geltenden Recht bleiben möchte.

Schliesslich noch zu den öffentlichen Warnungen vor Verkehrskontrollen, Artikel 98a Absatz 3: Die Behörden dürfen Radarkontrollen öffentlich ankündigen. Sie machen solche Ankündigungen für Orte, die kritisch sind und wo damit eben auch Unfälle verhindert werden können. Geschwindigkeitskontrollen werden aber auch an Stellen durchgeführt, wo die Höchstgeschwindigkeit besonders häufig missachtet wird. Dort haben sie dann eben einen generalpräventiven Effekt. Dieser Effekt geht verloren, wenn die Verkehrsteilnehmenden vor ihrer Fahrt wissen, wo sie geblitzt werden können. Es wurde auch gesagt: Im Tram oder im Zug kündigt man Ihnen auch nicht an, wann die Kontrolle kommt. Das soll hier gleich bleiben.

Ich bitte Sie deshalb, hier die Minderheit Töngi zu unterstützen. Es soll am Verbot der öffentlichen Warnung festgehalten werden. Und es soll – ich möchte, dass Sie das auch berücksichtigen – weiterhin den kantonalen Behörden überlassen werden, ob sie auf ihre Kontrollen hinweisen wollen oder nicht; es ist also eine kantonale Kompetenz.

Ich komme jetzt noch zur Konsultation der parlamentarischen Kommissionen gemäss der Minderheit Wobmann: Sie kennen doch eigentlich das Parlamentsgesetz. Die Kommissionen haben bei Verordnungsänderungen das Recht, konsultiert zu werden. Sie werden in den Kommissionen ja regelmässig gefragt. Ich bitte Sie, solche Dinge nicht in ein Gesetz zu schreiben, weil man sonst beim nächsten Mal sagen könnte, dass Sie nicht mehr konsultiert werden können, wenn das nicht im Gesetz steht. Das ist keine gute Idee. Ich bitte Sie, hier Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Jetzt sage ich zum Schluss noch etwas zum Velohelmpflicht: Ich weiss, dass das die Gemüter erhitzt, und das offenbar sehr heftig. Wenn Sie das aber einmal rein sachlich betrachten, dann könnte eine generelle Velohelmpflicht zahlreiche schwere Kopfverletzungen verhindern. Das wäre gleichzeitig eine kostengünstige Massnahme zum Schutz der Radfahrenden. Es ist eigentlich ganz einfach.

Nun, es ist klar, und es ist auch mir klar, dass eine solch generelle Pflicht politisch chancenlos wäre. Deshalb habe ich sie Ihnen ja auch nicht vorgeschlagen. Der Bundesrat ist aber überzeugt, dass eine Velohelmpflicht für die besonders schützenswerte und exponierte Gruppe der Kinder und Jugendlichen bis 16 Jahre eine sinnvolle Massnahme ist. Das ist er zusammen mit dem Grossteil der Personen, die im Jahr 2021 an der Bevölkerungsumfrage der Beratungsstelle für Unfallverhütung teilgenommen haben. 12- bis 16-Jährige haben ein besonders hohes Risiko, mit dem Velo zu verunfallen. Sie tragen aber gleichzeitig selten einen Helm. Bei den verunfallten 16-Jährigen waren es gerade einmal 21 Prozent, wie die Unfallzahlen zeigen. Eine Helmpflicht, ich sage es noch einmal, wäre eine einfache, günstige und wirksame Massnahme, um Kinder und Jugendliche vor schweren Hirn- und Kopfverletzungen zu schützen. Pro Jahr könnten etwa zwölf Kopfverletzungen und damit sehr schlimme Schicksale vermieden werden.

Ich nehme aber die Mehrheitsverhältnisse in Ihrer Kommission zur Kenntnis; ich werde deshalb hier auf die Forderung einer Abstimmung verzichten. Aber ich kann es Ihnen jetzt schon ankündigen: Ich werde im Zweitrat noch einmal kämpfen.

Kutter Philipp (M-E, ZH): Sehr geschätzte Frau Bundesrätin, ich habe eine Frage zu Ihren Aussagen betreffend die Minderheit Bregy bei Artikel 16 Absatz 6. Wir möchten mit diesem Antrag ja erreichen, dass die Behörden bei Ausweisentzügen die Situation im Einzelfall präziser beurteilen und angemessen darauf reagieren können. Unseres Erachtens wird die Praxis grundsätzlich nicht infrage gestellt, sie wird einfach in gewissen Fällen flexibilisiert.

Sie haben gesagt, die bisherige Praxis werde damit völlig auf den Kopf gestellt. Das überrascht und erstaunt uns. Können Sie das bitte noch etwas erläutern?

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich habe das gesagt, weil mit dem Minderheitsantrag Bregy nur noch Verwarnungen möglich sind, wenn das erste Mal eine Widerhandlung geschieht, und zwar eben bei allen



Widerhandlungen. Das ist das, was wir nicht wollen. Heute haben wir eine Differenzierung.

Piller Carrard Valérie (S, FR), pour la commission: A l'article 16, concernant les retraits de permis, la minorité Bregy propose d'ajouter un alinéa 6 prévoyant des exceptions afin de faire preuve de clémence envers les personnes qui n'ont encore jamais été frappées d'un retrait de permis ou d'un avertissement. L'argument est qu'il existe souvent des situations dans lesquelles une infraction au code de la route pourrait être jugée excusable, mais pour lesquelles la loi sur la circulation routière prévoit obligatoirement un retrait du permis de conduire. L'autorité administrative devrait disposer d'une marge d'appréciation, selon cette minorité.

La majorité de la commission a estimé que l'assouplissement demandé par la minorité Bregy réduirait à néant l'effet préventif du retrait du permis de conduire. La commission a rejeté cette proposition par 12 voix contre 10 et 3 abstentions.

A l'article 35 qui traite des dépassements, la minorité Aebischer Matthias souhaite ajouter un alinéa 3bis interdisant de dépasser les cyclistes à moins de 1,50 mètre de distance, comme c'est le cas en France, en Espagne ou encore au Portugal. La proposition a été rejetée par 14 voix contre 9 et 1 abstention, avec l'argument que le devoir de faire attention est déjà contenu dans la loi actuelle et que le contrôle du respect de cette distance serait impossible.

Toujours dans l'idée de mieux protéger les cyclistes, la minorité Aebischer Matthias propose d'ajouter un alinéa 4bis interdisant de dépasser les cyclistes dans les ronds-points. En commission, cette proposition a été rejetée par 14 voix contre 10, après que l'OFROU eut affirmé qu'elle était inutile, puisque les accidents dans les giratoires dus à une collision avec un camion ou une voiture sont rares et qu'il n'y en a eu aucun en 2018 par exemple.

A l'article 43, la majorité de la commission veut ajouter un alinéa 2bis autorisant les véhicules à deux roues – motorisés ou non – à se parquer sur le trottoir, pour autant qu'il reste un espace libre d'au moins 1,50 mètre pour les piétons. Il n'y aurait pas assez de places de parc pour les motos et les

AB 2022 N 312 / BO 2022 N 312

scooters pour assurer la politique de désengorgement des villes, d'autant que la tolérance qui avait lieu dans certains cantons a été abolie. Inquiète de ménager un espace suffisant aux piétons, la minorité Schlatter propose de biffer cet alinéa 2bis. Cette proposition a été rejetée en commission par 16 voix contre 8 et 1 abstention.

A l'article 52 alinéas 1 et 2, la majorité de la commission veut supprimer l'interdiction des courses sur circuit automobile en Suisse, décidée suite à un dramatique accident survenu au Mans en 1955. Le Conseil fédéral propose de maintenir l'interdiction des courses publiques en circuit, mais s'arroge la compétence de prolonger l'exception pour les courses de Formule E, prévue jusqu'en 2026. Il veut aussi ajouter dans la loi qu'outre les questions de sécurité routière, il s'agit de protéger l'environnement.

Cette version est défendue par la minorité I (Töngi), mais a été rejetée en commission par 14 voix contre 10 et 1 abstention. La version défendue par la minorité II (Pasquier) voudrait s'en tenir au droit en vigueur pour ne pas encourager les courses de Formule E. Cette proposition a été rejetée par 12 voix contre 9 et 3 abstentions. L'article 98a alinéa 3 concerne les amendes infligées aux personnes qui avertissent publiquement les usagers des contrôles routiers. La majorité veut l'abroger avec l'argument qu'avertir les automobilistes qu'un contrôle est en cours a un effet préventif appréciable et utile. La proposition défendue par la minorité Töngi, qui vise à maintenir ces amendes, a été rejetée par 13 voix contre 12.

L'article 99a alinéa 3 traite de la répression des conducteurs d'automobiles de faible puissance ou vitesse. Le Conseil fédéral veut avoir la compétence de définir quels sont les véhicules automobiles de puissance ou de vitesse minimales. La minorité Wobmann estime que les commissions parlementaires compétentes doivent être consultées au préalable. La proposition à l'origine de cette minorité a été rejetée, par 12 voix contre 11 et 1 abstention, au motif que, selon la loi sur le Parlement, les commissions parlementaires compétentes ont déjà ce droit aujourd'hui.

C'est le même souci d'être consulté au préalable qui motive la minorité Wobmann à l'article 106 alinéa 2bis. Le Conseil fédéral a ajouté cet alinéa qui règle que, dans des cas particuliers, le Conseil fédéral peut habiliter l'OFROU à autoriser des dérogations à des dispositions d'ordonnance. La minorité a demandé en vain que les commissions parlementaires compétentes soient consultées. La proposition défendue par cette minorité a été rejetée par 14 voix contre 9 et 2 abstentions.

Je vous invite à suivre les propositions de la majorité de la commission.

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS), für die Kommission: Es gibt hier in diesem Block verschiedene Minderheiten.



Bei der Minderheit Bregy zu Artikel 16 Absatz 6 vertritt die Mehrheit die Position, dass nach einer schweren Widerhandlung der Führerausweis immer entzogen werden soll. Die Minderheit will, dass der Richter respektive die Behörde auf einen Führerausweisentzug verzichten kann, sofern keine Vorstrafen vorliegen.

Bei Artikel 35 Absatz 3bis und Absatz 4bis geht es um Abstände und das Fahren im Kreisverkehr. Die Minderheit Aebischer Matthias will, dass man zu Velos 1,5 Meter Abstand hält. Gleichzeitig will sie, dass man Velos im Kreisverkehr nicht überholen darf. Die Mehrheit Ihrer Kommission erachtet den Abstand von 1,5 Metern zu Velofahrern als nicht praktikabel. Gleichzeitig ist es bereits heute so, dass Velofahrer dazu angehalten sind, im Kreis in der Mitte der Spur zu fahren, sodass sie nicht überholt werden können. Die Kommission erachtet beide Formulierungen als nicht notwendig.

In Artikel 43 Absatz 2bis geht es um die Möglichkeit, in Städten Zweiräder auf Trottoirs abstellen zu können, wenn für Fussgänger 1,5 Meter Platz bleiben. Diese Möglichkeit ist insbesondere in dicht besiedelten Gebieten von grösster Bedeutung. Das ist die Meinung der Mehrheit der Kommission. Die Minderheit erachtet es als eine zusätzliche Parkierungsmöglichkeit und lehnt daher den Mehrheitsantrag ab.

Bei Artikel 52 Absätze 1 und 2 geht es um die Frage von Rundstreckenrennen. Die Minderheit I (Töngi) will Rundstreckenrennen zumindest zulassen, wenn es sich um E-Autos handelt. Die Minderheit II (Pasquier) will auch weiterhin Rundstreckenrennen in der Schweiz verbieten. Die Mehrheit Ihrer Kommission ist aber der Meinung, dass man die Möglichkeit, Rundstreckenrennen durchzuführen, schaffen soll. Es gibt keinen Grund, ein Verbot ins Gesetz zu schreiben, das so nicht mehr zweckmässig und sinnvoll ist.

Bei Artikel 98a Absatz 3 will die Mehrheit Ihrer Kommission, dass es nicht mehr strafbar ist, wenn man andere Verkehrsteilnehmer vor einer Verkehrskontrolle warnt – das typische Blinken mit dem Auto oder wenn im Radio beispielsweise gesagt wird: Achtung, zwischen Bern und Thun wird geblitzt. Der Antrag hat einen ganz einfachen Grund: Im nahen Ausland wurde gezeigt, dass dies durchaus präventiv und temposenkend wirken kann. Schlussendlich geht es der Mehrheit der Kommission nicht darum, möglichst viele Bussen auszusprechen, sondern die Verkehrssicherheit zu verstärken. Die Minderheit Töngi lehnt die Wiedereinführung dieser Möglichkeiten ab.

Zu guter Letzt haben wir in Artikel 99a Absatz 3, Artikel 106 Absatz 2bis, Artikel 106a Absätze 1 bis 4 die Minderheiten Wobmann. Diese wollen gewisse Themen jeweils dem Parlament vorlegen. Die Frau Bundesrätin hat es bereits gesagt: Im Parlamentsgesetz ist bereits klar geregelt, was dem Parlament vorzulegen ist. Die Mehrheit Ihrer Kommission ist der Meinung, dass es hier nicht eine zusätzliche Regelung braucht.

In diesem Sinne ersuche ich Sie, jeweils der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen.

Art. 2 Abs. 2; 6a Abs. 2, 4; 15a Abs. 3, 4*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 2 al. 2; 6a al. 2, 4; 15a al. 3, 4*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 16***Antrag der Mehrheit**Abs. 2*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Bregy, Giezendanner, Heimgartner, Quadri, Romano, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wobmann)

Abs. 6

Auf einen Entzug des Führerausweises aufgrund Artikel 16 bis 16cbis kann verzichtet werden, sofern der betroffenen Person der Führerausweis noch nie entzogen worden oder diese an dessen Stelle verwarnet worden ist. In jedem Fall ist eine Verwarnung auszusprechen.



Art. 16

Proposition de la majorité

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Bregy, Giezendanner, Heimgartner, Quadri, Romano, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wobmann)

Al. 6

Il est possible de déroger au retrait de permis selon les articles 16 à 16cbis dans la mesure où la personne concernée n'a encore jamais été frappée d'un retrait de permis ou d'un avertissement, prononcé en lieu et place du retrait de permis. Dans tous les cas, un avertissement doit être prononcé.

AB 2022 N 313 / BO 2022 N 313

Abs. 6 – Al. 6

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24611)

Für den Antrag der Minderheit ... 83 Stimmen

Dagegen ... 101 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 35

Antrag der Minderheit

(Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

Abs. 3bis

Fahrräder dürfen nur mit einem Abstand von 1,5 Meter überholt werden.

Antrag der Minderheit

(Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

Abs. 4bis

Im Kreisel darf der Fahrzeugführer keine Radfahrer überholen.

Art. 35

Proposition de la minorité

(Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

Al. 3bis

Les cyclistes ne peuvent être dépassés que moyennant le respect d'une distance de 1,5 mètre.

Proposition de la minorité

(Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

Al. 4bis

Le conducteur n'est pas autorisé à dépasser des cyclistes dans les ronds-points.

Abs. 3bis – Al. 3bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24612)

Für den Antrag der Minderheit ... 77 Stimmen

Dagegen ... 106 Stimmen

(1 Enthaltung)



Abs. 4bis – Al. 4bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24613)

Für den Antrag der Minderheit ... 84 Stimmen

Dagegen ... 98 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Art. 43 Abs. 2bis

Antrag der Mehrheit

Fahrräder und andere motorisierte oder nicht motorisierte Zweiräder können auf dem Trottoir aufgestellt werden, sofern die Fussgänger weiterhin mindestens 1,5 Meter zur Verfügung haben.

Antrag der Minderheit

(Schlatte, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Schaffner, Storni, Töngi, Trede)

Streichen

Art. 43 al. 2bis

Proposition de la majorité

Les cycles et autres véhicules à deux roues, motorisés ou non, peuvent être parqués sur le trottoir, pour autant qu'il reste un espace libre d'au moins 1,5 mètre pour les piétons.

Proposition de la minorité

(Schlatte, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Schaffner, Storni, Töngi, Trede)

Biffer

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24614)

Für den Antrag der Mehrheit ... 108 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 73 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Art. 52

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Öffentliche Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen und andere motor- und radsportliche Veranstaltungen auf öffentlichen Strassen bedürfen der Bewilligung der Kantone, deren Gebiet befahren wird. Davon ausgenommen sind Ausflugsfahrten.

Abs. 2

Die Erfordernisse an die Verkehrssicherheit, Verkehrserziehung und des Umweltschutzes sind zu berücksichtigen.

Antrag der Minderheit I

(Töngi, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Trede)

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit II

(Pasquier, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Piller Carrard, Schlatter, Storni, Töngi)

Abs. 1, 2

Unverändert

Art. 52

Proposition de la majorité

Al. 1

Pour les courses automobiles en circuit ayant un caractère public et les autres manifestations sportives automobiles et de cycles sur la voie publique, l'autorisation des cantons dont elles empruntent le territoire est



nécessaire. La présente disposition ne s'applique pas aux manifestations ayant le caractère d'excursions.

Al. 2

Les exigences de la sécurité et de l'éducation routières ainsi que de la protection de l'environnement seront prises en compte.

Proposition de la minorité I

(Töngi, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Trede)

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité II

(Pasquier, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Piller Carrard, Schlatter, Storni, Töngi)

Al. 1, 2

Inchangé

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24615)

Für den Antrag der Minderheit I ... 153 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 30 Stimmen

(1 Enthaltung)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24616)

Für den Antrag der Mehrheit ... 100 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 83 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Art. 57 Abs. 5 Bst. c

Antrag der Kommission

Streichen

AB 2022 N 314 / BO 2022 N 314

Art. 57 al. 5 let. c

Proposition de la commission

Biffer

Angenommen – Adopté

Art. 59 Abs. 4 Einleitung, Bst. b; 89b Einleitung, Bst. d, j, m; 89d Bst. d-h; 89e Bst. a, abis, b, g, k; 89g Abs. 6; 91 Abs. 2 Bst. a; 95 Abs. 2; 96 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 59 al. 4 introduction, let. b; 89b introduction, let. d, j, m; 89d let. d-h; 89e let. a, abis, b, g, k; 89g al. 6; 91 al. 2 let. a; 95 al. 2; 96 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 98a

Antrag der Mehrheit

Abs. 3

Aufheben

Abs. 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Antrag der Minderheit

(Töngi, Aebischer Matthias, Christ, Pasquier, Piller Carrard, Schaffner, Schlatter)

Abs. 3

Unverändert

Art. 98a

Proposition de la majorité

Al. 3

Abroger

Al. 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Töngi, Aebischer Matthias, Christ, Pasquier, Piller Carrard, Schaffner, Schlatter)

Al. 3

Inchangé

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24617)

Für den Antrag der Mehrheit ... 101 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 83 Stimmen

(1 Enthaltung)

Art. 99a

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Wobmann, Giezendanner, Heimgartner, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian)

Abs. 3

... oder Geschwindigkeit. Dabei konsultiert er vorgängig die zuständigen parlamentarischen Kommissionen.

Art. 99a

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Wobmann, Giezendanner, Heimgartner, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian)

Al. 3

... vitesse minimales. Il consulte au préalable les commissions parlementaires compétentes.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24618)

Für den Antrag der Mehrheit ... 132 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 52 Stimmen

(1 Enthaltung)

Art. 106 Abs. 2bis

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Wobmann, Giezendanner, Heimgartner, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Töngi, Umbricht Pieren)

... zu bewilligen. Dabei konsultiert er vorgängig die zuständigen parlamentarischen Kommissionen.



Art. 106 al. 2bis

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Wobmann, Giezendanner, Heimgartner, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Töngi, Umbricht Pieren)
... d'ordonnance. Il consulte au préalable les commissions parlementaires compétentes.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24619)

Für den Antrag der Mehrheit ... 129 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 53 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Art. 106a

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Wobmann, Giezendanner, Heimgartner, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Töngi, Umbricht Pieren)

Abs. 1 Einleitung

... übertragen hat, nachdem er vorgängig die zuständigen parlamentarischen Kommissionen konsultiert hat. ...

Abs. 2 Einleitung

... genehmigen, nachdem er vorgängig die zuständigen parlamentarischen Kommissionen konsultiert hat:

Abs. 3

... begrenzt sind, nachdem er vorgängig die zuständigen parlamentarischen Kommissionen konsultiert hat.

Abs. 4

... der Änderungen, nachdem er vorgängig die zuständigen parlamentarischen Kommissionen konsultiert hat.

Art. 106a

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Wobmann, Giezendanner, Heimgartner, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Töngi, Umbricht Pieren)

Al. 1 introduction

Après avoir consulté au préalable les commissions parlementaires compétentes, le Conseil fédéral ...

Al. 2 introduction

Après avoir consulté au préalable les commissions parlementaires compétentes, il peut autoriser ...

Al. 3

... propulsion alternative; il consulte au préalable les commissions parlementaires compétentes.

Al. 4

... des amendements et il consulte au préalable les commissions parlementaires compétentes.

AB 2022 N 315 / BO 2022 N 315

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/24620)

Für den Antrag der Mehrheit ... 130 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 53 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Ziff. II; III; IV Abs. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Ch. II; III; IV al. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 21.080/24621)

Für Annahme des Entwurfes ... 156 Stimmen

Dagegen ... 28 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires

selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

Schluss der Sitzung um 18.55 Uhr

La séance est levée à 18 h 55

AB 2022 N 316 / BO 2022 N 316