



21.080

Strassenverkehrsgesetz. Änderung

Loi fédérale sur la circulation routière. Révision

Zweitrat – Deuxième Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 09.03.22 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 31.05.22 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Ihre vorberatende Kommission hat am 12. April und am 16. Mai dieses Jahres die vom Bundesrat beantragten Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes beraten. Der Ständerat ist bei diesem Geschäft Zweitrat, der Nationalrat hat die Vorlage in der Frühjahrsession verabschiedet. Namens der KVF-S bitte ich Sie, dem Nationalrat zu folgen und auf die Vorlage einzutreten. Eintreten war in der Kommission unbestritten und erfolgte einstimmig.

Die vom Bundesrat beantragten Gesetzesanpassungen lassen sich in drei Blöcke unterteilen:

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien;
2. Ermöglichung des automatisierten Fahrens;
3. Anpassungen bei Via sicura.

Zu Block 1: Oft sind Nutzfahrzeuge mit umweltfreundlichen Technologien länger oder schwerer als herkömmliche Fahrzeuge, dies z. B. wegen der Batterie oder wegen aerodynamischer Führerkabinen. Um Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Technologien zu fördern, soll vorgesehen werden, dass sie künftig von der gesetzlichen Höchstlänge und den gesetzlichen Höchstgewichten abweichen dürfen, sodass der Einsatz der Technologien nicht zu einer Verminderung der Ladekapazität führt. Damit wird der Einsatz von alternativen Technologien bei Nutzfahrzeugen zumindest nicht wegen bürokratischer Hürden behindert. Die Änderungen in diesem Block waren in der Kommission unbestritten.

Zu Block 2: Automatisierte Fahrzeuge können die Verkehrssicherheit erhöhen, den Verkehrsfluss verbessern und die Umweltimmissionen senken. Zudem eröffnen sie neue Möglichkeiten für die Wirtschaft und die Verkehrsdienstleister. Die Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) soll das automatisierte Fahren in der Schweiz ermöglichen. Neu soll der Bundesrat festlegen können, inwieweit Fahrzeuglenkerinnen und -lenker von ihren Pflichten entlastet und in welchem Rahmen führerlose Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem zugelassen werden können, wenn sie auf der definierten Einzelstrecke verkehren und überwacht werden; dafür sollen im SVG Rahmenbedingungen festgelegt werden. Das Bundesamt für Strassen soll neu die Möglichkeit erhalten, Versuche mit automatisierten Fahrzeugen zu bewilligen und finanziell zu unterstützen. Auch diese Änderungen blieben in der KVF unbestritten.

Zu Block 3: Im Zusammenhang mit den Anpassungen bei Via sicura fanden in der Kommission intensive Diskussionen statt. Dabei ging es einerseits um die Anpassungen beim sogenannten Raserdelikt und um die beantragte Helmpflicht für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer bis zum vollendeten 16. Altersjahr. Ich werde in der Detailberatung bei den entsprechenden Bestimmungen näher darauf eingehen. Andererseits ergab sich in der vorberatenden Kommission Diskussionsbedarf aufgrund von Änderungen, die der Nationalrat in die Vorlage eingebracht hat. Dabei handelt es sich um folgende Belange: die Aufhebung des Nachschulungsobligatoriums bei Führerausweisentzug, die weniger strenge Beurteilung von Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrern, die Aufhebung des Verbots von Rundstreckenrennen in der Schweiz, die Bestimmung, dass motorisierte und nicht motorisierte Zweiräder auf dem Trottoir abgestellt werden dürfen, sofern für Fussgängerinnen und Fussgänger ein Platz von mindestens 1,5 Metern frei bleibt, sowie die Aufhebung des Verbots von öffentlichen Warnungen vor behördlichen Kontrollen im Strassenverkehr. Auch auf diese Bestimmungen werde ich an entsprechender Stelle in der Beratung noch eingehen.

In diesem Sinne bitte ich Sie namens der einstimmigen Kommission nochmals, auf das Geschäft einzutreten.





Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Der Kommissionssprecher hat kurz und präzise gesagt, worum es bei dieser Revision geht. Ich denke, die Revision ist schon wichtig. Wir stehen im Strassenverkehr vor grossen Herausforderungen. Der technologische Wandel macht sich auch dort bemerkbar. Er wird in den nächsten Jahren noch zunehmen. Die neuen Technologien bieten zahlreiche Chancen für einen sicheren, nachhaltigen Verkehr und für die Entwicklung von neuen Mobilitätskonzepten. Es geht darum, diese Chancen auch zu nutzen. Das ist ein wesentlicher Teil der Revision, die wir Ihnen vorlegen. Es ist ein Schritt in die Zukunft. Darüber hinaus wollen wir das Strassenverkehrsrecht auch dort anpassen, wo Sie der Meinung sind, dass es jetzt zum Teil zu streng sei. Sie haben den Bundesrat mit Anpassungen bei Via sicura beauftragt. Wir sind diesem Auftrag nachgekommen.

Zu den wichtigsten Änderungen: Die umweltfreundlichen Technologien im Strassenverkehr haben ein Potenzial, das wir nutzen sollten. Deshalb möchte der Bundesrat hier vorwärtsmachen. Wir möchten aufzeigen, dass wir das vollziehen, was auch in der Vernehmlassung nicht bestritten war: die Erhöhung der Gewichte und der Längen für emissionsarme Last- und Lieferwagen. Wir haben das auf Verordnungsstufe bereits umgesetzt. Jetzt soll mit der Revision des Strassenverkehrsgesetzes die ordentliche Regelung im Gesetz festgehalten werden.

Das automatisierte Fahren weckt unterschiedliche Vorstellungen, ich würde sagen: auch unterschiedliche Emotionen. Es ist auch hier wichtig, dass wir in der Schweiz schrittweise vorgehen und dass der Bundesrat auf die technischen und rechtlichen Entwicklungen, die auf internationaler Ebene sehr dynamisch sind, frühzeitig reagieren und dass er das automatisierte Fahren ermöglichen kann. Das ist auch ein wichtiger Teil dieser Revision. Und zwar soll das so erreicht werden: Der Bundesrat soll künftig festlegen können, inwieweit Fahrzeuglenkerinnen und -lenker von ihren Pflichten entlastet werden und in welchem Rahmen führerlose Fahrzeuge mit einer Automatisierung zugelassen werden. Das Ziel ist, dass die Regelung nicht einfach eine Carte blanche für den Bundesrat ist. Vielmehr sollen im Strassenverkehrsgesetz klare Rahmenbedingungen festgehalten werden, insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit und in Bezug auf die Datensicherheit. Ich glaube, es ist wichtig, dass man das hier festhält. Der Bund hat das allergrösste Interesse an Sicherheit in diesen Bereichen. Denn nur so können wir sicherstellen, dass diese neuen Möglichkeiten und neuen Technologien von der Bevölkerung auch akzeptiert werden.

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

Wie der Kommissionssprecher erwähnt hat, gibt es auch Anpassungen bei den Via-sicura-Massnahmen. Ich schlage auch hier vor, dass wir dann in der Detailberatung die einzelnen Bestimmungen noch einmal anschauen. Der Bundesrat ist mit den zusätzlichen Änderungen, die vorgenommen

AB 2022 S 284 / BO 2022 E 284

worden sind, zum Teil nicht nur glücklich. Wir können das aber, glaube ich, in der Detailberatung noch einmal anschauen.

Ich bitte Sie namens des Bundesrates ebenfalls, auf diese Vorlage einzutreten, wie das bereits der Nationalrat und Ihre Kommission, die einstimmig entschieden hat, getan haben.

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; Art. 2 Abs. 2; 6a Abs. 2, 4; 9 Abs. 2bis, 3bis; 15a Abs. 3, 4; 16 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule; ch. I introduction; remplacement d'expressions; art. 2 al. 2; 6a al. 2, 4; 9 al. 2bis,



3bis; 15a al. 3, 4; 16 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 16c Abs. 2 Bst. abis

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit I

(Knecht, Germann)

abis. mindestens sechs Monate, wenn ...

Antrag der Minderheit II

(Zopfi, Dittli, Mazzone)

abis. mindestens zwölf Monate, wenn durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern bestand, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Sinne von Artikel 90 Absatz 4 oder durch waghalsiges Überholen; ist die Verletzung der Verkehrsregeln besonders rücksichtslos oder nimmt der Ausweisinhaber an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen teil, ist die Mindestdauer zwingend zu überschreiten.

Art. 16c al. 2 let. abis

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité I

(Knecht, Germann)

abis. pour six mois au minimum si ...

Proposition de la minorité II

(Zopfi, Dittli, Mazzone)

abis. pour douze mois au minimum si, par une violation intentionnelle des règles fondamentales de la circulation, la personne accepte de courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort, que ce soit en commettant des excès de vitesse particulièrement importants au sens de l'article 90 alinéa 4 ou en effectuant des dépassements téméraires; si la violation des règles dénote un grave manque d'égards envers les autres usagers de la route ou si le titulaire du permis a participé à une course de vitesse illicite avec des véhicules automobiles, la durée du retrait sera supérieure au minimum prévu.

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Die Vollzugsbehörden und Gerichte sollen bei Raserdelikten, um die es hier geht, mehr Ermessensspielraum bekommen, um die Umstände des Delikts besser beurteilen und unnötige Härten vermeiden zu können; das ist der Wille der Kommission. Ein starrer Automatismus ist unserem Rechtssystem eigentlich fremd. Nicht jeder oder jede, der oder die den Tatbestand des Rasens erfüllt, macht dies bewusst, sodass er bzw. sie ungeachtet der Umstände massiv bestraft werden sollte. Auf die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr soll verzichtet und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs soll gesenkt werden. Das Ziel ist nicht, die Maximalstrafen zu senken. Vielmehr soll einerseits den Richterinnen und Richtern und andererseits den Behörden, die über Führerausweisentzüge zu urteilen haben, ein Ermessensspielraum gegeben werden. 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.

Dieses Ansinnen war in der Kommission unbestritten. Diskutiert wurde aber die konkrete Umsetzung. Dabei standen der bundesrätliche Entwurf, dem der Nationalrat knapp gefolgt ist, sowie die von den Minderheiten I (Knecht) und II (Zopfi) aufgenommenen Anträge zur Disposition. Der Bundesrat beantragt eine Senkung der Mindestdauer des Führer- und Lernfahrausweisentzugs von 24 auf zwölf Monate. Die Minderheit I (Knecht) verlangt wie die KVF des Nationalrates, dass die Mindestdauer auf sechs Monate gesenkt wird. Die KVF-S hat diese Variante mit Verweis auf die Schwere des Tatbestands abgelehnt. Zudem gilt es zu beachten, dass



die aktuell gültige Bestimmung ein indirekter Gegenvorschlag zur Raser-Initiative war, die 2011 eingereicht wurde. Davon möchte die Kommission aus Gründen der demokratiepolitischen Verträglichkeit nicht allzu stark abweichen.

Die Minderheit II (Zopfi) schliesst sich grundsätzlich dem Bundesrat an, verlangt aber, dass der Richter bzw. die Richterin angewiesen wird, in qualifizierten Fällen die Mindestdauer von zwölf Monaten zu überschreiten. Die KVF-S lehnte diesen Antrag in erster Linie aus gesetzessystematischen Überlegungen ab. Das Strassenverkehrsgesetz unterscheidet bei der Dauer des Führerausweisentzugs zwischen leichten, mittelschweren, schweren und qualifiziert schweren Widerhandlungen. Der Antrag der Minderheit II schüfe eine zusätzliche Qualifikationsstufe, was zu einer Komplizierung ohne Mehrwert führen würde. Es darf ohne Weiteres davon ausgegangen werden, dass die Behörden bei schweren Fällen ohnehin nicht das gesetzliche Minimum aussprechen würden.

Die Kommission hat mit 10 zu 3 Stimmen dem Beschluss des Nationalrates gegenüber dem von der Minderheit II (Zopfi) aufgenommenen Antrag den Vorzug gegeben. In der darauffolgenden Abstimmung hat die Kommission den von der Minderheit I (Knecht) aufgenommenen Antrag mit 10 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Knecht Hansjörg (V, AG): Strassenverkehrsdelikte werden in der Schweiz bekanntlich massiv sanktioniert. Einerseits muss sich die fehlbare Person schnell einmal in einem Strafverfahren vor der Staatsanwaltschaft verantworten, andererseits wird ein Administrativverfahren eingeleitet, das in der Praxis oftmals die einschneidenderen Konsequenzen für die Betroffenen hat. Während in einem Strafverfahren Geld- und auch Gefängnisstrafen in aller Regel, besonders bei Ersttätern, bedingt ausgesprochen werden, muss der Führerausweis im Administrativverfahren ab einem mittelschweren Vergehen in jedem Falle für eine bestimmte Zeit entzogen werden. Ich beantrage Ihnen, dass nach einer schweren Widerhandlung der Lernfahr- oder Führerausweis gemäss Artikel 16c Absatz 2 Buchstabe abis für mindestens sechs Monate entzogen wird. Der Bundesrat – das haben wir ja jetzt auch gehört – beantragt zwölf Monate.

Der Antrag, den ich stelle, war seinerzeit auch ein Antrag der Mehrheit der Kommission des Nationalrates, der dann im Plenum gegenüber dem Antrag des Bundesrates auf zwölf Monate hauchdünn abgelehnt wurde. Dieses Ergebnis finde ich etwas ernüchternd. Mitglieder der Bundesversammlung lassen jeweils in Strafrechtsfragen, gar bei Gewalt- und Sexualstraftätern erstaunliche Milde walten und wehren sich auch gegen Strafmassnahmenverschärfungen. Gemäss

AB 2022 S 285 / BO 2022 E 285

ihnen sollen auch bei gravierenden Delikten, wie etwa einer schweren Körperverletzung, bedingte Strafen möglich sein. Bei Strassenverkehrsdelikten hingegen werden auch bei Vorfällen ohne Opfer drakonische Strafen gefordert. Dies ist für mich nicht ganz nachvollziehbar, denn ein Führerschein ist für viele Fahrzeuglenkerinnen und -lenker nicht einfach eine Annehmlichkeit, sondern eine Notwendigkeit. Sein Entzug kann regelrecht existenzbedrohend sein, gerade für Personen, die beruflich auf den Führerausweis angewiesen sind. Der Verlust der Arbeitsstelle wiegt oftmals bedeutend schwerer als eine bedingte Geld- oder Gefängnisstrafe; ja, gar eine unbedingte Geldstrafe ist für die Betroffenen in vielen Fällen die geringere Sanktion.

Die von mir vorgeschlagene Regelung erlaubt es den Strassenverkehrsbehörden, im Administrativverfahren noch besser auf den Einzelfall einzugehen und auch eine angemessene Sanktion auszusprechen. So können auch die individuellen Umstände eines Falls angemessen gewürdigt werden.

Es ist unbestritten, dass rücksichtslose Raser entsprechend bestraft werden müssen. Eine lange Entzugsdauer ist immer noch möglich. Sechs Monate sind lediglich das absolute Minimum. Personen, die aus nachvollziehbaren Gründen gehandelt haben, können so etwas verhältnismässiger bestraft werden als bis anhin. Ich denke beispielsweise an jemanden, der ein krankes Familienmitglied ins Spital bringen muss und dabei die Höchstgeschwindigkeit ausserorts auf einer leeren Strasse stark überschreitet. Natürlich, das gebe ich zu, kommen solche Fälle nicht oft vor, aber es gibt sie. Bis anhin war es nicht möglich, ihnen Rechnung zu tragen; das würde sich mit diesem Antrag ändern. Wohlgemerkt: Die Mindestentzugsdauer im Administrativverfahren bleibt, der Führerausweis muss in jedem Fall für mindestens sechs Monate abgegeben werden. Ich gebe auch zu bedenken, dass sechs Monate Führerausweisentzug noch immer eine harte Strafe ist. Zumindest aber hätten die Behörden bei der Sanktionierung fehlbarer Fahrzeuglenker etwas mehr Spielraum.

Darum bitte ich Sie, den Antrag der Minderheit I zu unterstützen.

Zopfi Mathias (G, GL): Der Berichterstatter hat es bereits ausgeführt: Grundsätzlich unterstützt meine Minderheit die Regelung gemäss Bundesrat und gemäss Kommissionsmehrheit, und zwar mit einer Ergänzung; ich



komme noch darauf zurück. Es ist aber richtig, dass in gewissen Fällen mehr Ermessensspielraum zu schaffen ist, um, wie der Berichterstatter es gesagt hat, unnötige Härte zu vermeiden. Damit sei aber auch gesagt, dass es in anderen Fällen eben auch eine gewisse Härte geben kann und geben muss.

Nun soll hier die Mindestentzugsdauer von zwei Jahren gesenkt werden. Wir müssen aber sehen, dass diese Bestimmung doch einiges gebracht hat; sie hat viel mehr Sicherheit gebracht. Wir haben heute eine andere Situation in Bezug auf Unfallopfer, als wir sie vor der Einführung dieser Bestimmung hatten. Das hat unter anderem auch gerade damit zu tun, dass gewisse Personen von der Strasse genommen werden. Und es ist eben ein wesentlicher Unterschied, ob sie ein Jahr, nur sechs Monate oder mindestens zwei Jahre von der Strasse genommen werden. Das ist keine Strafe, das ist eine Administrativmassnahme, und deshalb sind die Vergleiche mit dem Strafrecht, die von Kollege Knecht gemacht wurden, gerade nicht angezeigt.

Nicht einverstanden bin ich mit dem Berichterstatter, wenn er sagt, in gewissen Fällen, in welchen jemand eben nicht bewusst zu schnell gefahren sei, müsse man mehr Spielraum haben. Die Bestimmung setzt Vorsatz voraus. Wir müssen also von Folgendem ausgehen: Wer unter diese Bestimmung fällt, der ist vorsätzlich und eben bewusst zu schnell gefahren. Ich bin einverstanden damit, dass wir mehr Ermessensspielraum und mehr Flexibilität brauchen, aber Sie müssen sich bewusst sein, dass das berühmte Beispiel mit dem kranken Familienmitglied eine absolute Minderheit der Fälle betrifft. Das hat auch Kollege Knecht so gesagt. Es ist eine Minderheit der Fälle. Es mag sie geben, aber es ist eine Minderheit.

Damit komme ich zu meinem Minderheitsantrag. Das Problem ist, dass wir mit dieser Senkung der Mindestentzugsdauer von zwei Jahren auf ein Jahr Gefahr laufen, einen generellen Rabatt zu geben. In der Mehrheit der Fälle ist die heutige Bestimmung angemessen, und wir wollen ja nur mehr Ermessensspielraum nach unten schaffen, für diese Minderheit dieser – "milden" ist vielleicht das falsche Wort – speziellen Fälle.

Es muss unbedingt verhindert werden, dass das zur Regel wird und wir einen generellen Rabatt geben, dass also im Regelfall nicht mehr zwei Jahre Ausweisentzug folgen, wie es jetzt als Minimum festgehalten ist, sondern ein Jahr. Das darf nicht die Erwartung sein, in der Regel soll der Entzug länger erfolgen als ein Jahr. Meine Minderheit will deshalb genau für diesen Zweck festlegen, dass es die Anweisung des Gesetzgebers an die für die Administrativmassnahmen zuständigen Behörden und an die Richterinnen und Richter gibt, in krassen, eben besonders rücksichtslosen Fällen sicher nicht die Mindestdauer zu geben. Den in meiner Vorstellung krassesten Fall bilden unbewilligte Rennen, sogenannte Raserrennen, bei denen die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer definitiv und in besonders verwerflichem Mass mit Füßen getreten wird. Es gibt aber nach wie vor einen Spielraum, keine fixe Grenze. Deshalb ist es keine neue Kaskade.

Ich gebe zu, dass die Formulierung vielleicht verbessert werden könnte. Aber wir würden hier mit meinem Minderheitsantrag eine Differenz schaffen, und der Zweirat könnte dann diese Formulierung noch einmal durchgehen. Wichtig ist der Grundsatz, dass es im Regelfall keinen Rabatt geben soll; die harten Fälle – das sind die meisten, die unter diese Bestimmung fallen –, die krassesten Fälle des vorsätzlichen und rücksichtslosen Zu-schnell-Fahrens sollen nach wie vor stark geahndet werden. Es soll keinen grundsätzlichen Rabatt geben.

Deshalb bitte ich Sie, diesen Minderheitsantrag zu unterstützen – als Zeichen dafür, was unsere Erwartung an die Richterinnen und Richter in diesem Land sind, und um die Strassensicherheit und die Errungenschaften von Via sicura nach wie vor zu gewährleisten. Ich danke Ihnen für die Unterstützung.

Rieder Beat (M-E, VS): Das Votum von Kollege Zopfi fordert mich heraus. Wir haben uns im Rahmen der Finanzkommission die neuesten Zahlen zu den Verkehrstoten und den Schwerverletzten geben lassen. Es ist allgemein bekannt, dass die Abnahme der Zahl der Verkehrstoten und der Schwerverletzten bereits weit vor der Einführung von Via sicura eingesetzt hat, und zwar bedingt durch ganz andere Massnahmen, nämlich Massnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit, des besseren Schutzes, der besseren Ausbildung der Automobilisten, auch durch bessere Fahrzeuge. Das Programm Via sicura hat sicherlich seinen Teil beigetragen, aber eben auch unglaublich viele Existenzen bedroht und vernichtet. Es wurde gesagt, dass ein Führerausweisentzug von zwei Jahren in den meisten Fällen angebracht sei. Ich muss Ihnen einfach sagen: Das stimmt nicht!

In vielen Bereichen der Raserdelikte mussten völlig unbescholtene, nicht vorbestrafte Schweizerinnen und Schweizer für zwei Jahre den Führerausweis abgeben und erhielten noch eine Gefängnisstrafe von einem Jahr. Ich bin sehr froh, dass wir im Strafrechtsbereich diese Mindeststrafe aufgehoben haben. Der Richter hat jetzt das Ermessen, diese Leute den Umständen entsprechend zu beurteilen. Mit dem bundesrätlichen Entwurf, der eine Reduktion des Führerausweisentzugs von zwei Jahren auf mindestens ein Jahr vorsieht, kann ich leben. Wahrscheinlich wäre es, wie das Herr Kollege Knecht ausgeführt hat, angebrachter, den Administrativbehörden noch mehr Spielraum zu geben. Das wäre eine Möglichkeit. Ich gehe davon aus, dass diese



Behörden auch eine Einzelfallprüfung kennen und das auch richtig einschätzen können. Ich kann aber damit leben – das ist irgendwo der Kompromiss –, dass wir einen Teil von Via sicura weiterziehen, damit wir bei den Verkehrsdelikten nicht in einen Hammer laufen.

Ihr Minderheitsantrag, Kollege Zopfi, ist hingegen, das muss ich sagen, völlig überflüssig. Sie wollen eine Qualifizierung in einer Qualifizierung. Das heisst, Sie qualifizieren zweimal und übersehen, dass natürlich auch bei der Vorlage des

AB 2022 S 286 / BO 2022 E 286

Bundesrates und der Mehrheit der Kommission die Administrativbehörde absoluten Ermessensspielraum hat. Sie kann die Mindestdauer natürlich in jedem einzelnen Fall erhöhen, und zwar entsprechend den besonderen Umständen.

Die Entzugsdauer ist nach oben unbegrenzt, die untere Grenze liegt bei zwölf Monaten. Die Einführung einer Qualifizierung innerhalb der Qualifizierung als Signal funktioniert im Strafrecht und im Administrativrecht nicht. Die Behörden wären eher verwirrt. Diese Bestimmung ist unnötig, weil der Ermessensspielraum der Behörden bereits aufgrund der generellen Qualifizierung vorhanden ist.

Ich bitte Sie daher, hier der Mehrheit zu folgen. Wir werden dann sehen, wie sich diese Reduktion auswirkt. Ich gehe davon aus, dass die Probleme im Strassenverkehr künftig eher bei den E-Bikern zu suchen sind, also bei den schnellen Fahrradfahrern, bei denen ein erheblicher und sprunghafter Anstieg der Zahl der Verletzten und Toten zu verzeichnen ist. Die Zahlen sind jetzt auf der Höhe derjenigen der Motorradfahrer, das müssen Sie sich mal vorstellen. Ich kann mir vorstellen, dass wir eher dort mal zulangen müssen, sicherlich nicht hier im Bereich der Automobilisten und des Führerausweisentzuges, den Sie hier gerne verschärft haben möchten.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Es gab im Jahr 2017 eine umfassende Evaluation der Via-sicura-Massnahmen. Diese hat gezeigt, dass aufgrund der Via-sicura-Massnahmen zwischen 2013 und 2015 im Strassenverkehr Unfälle mit mindestens hundert Schwerstverunfallten verhindert werden konnten. Sie, Herr Ständerat Rieder, haben gesagt, dass es auch andere Massnahmen gab, die zur Sicherheit im Strassenverkehr beigetragen haben. Da kann ich Ihnen beipflichten. Ich denke an die ganze Alkoholfrage, die, natürlich unter grossen Diskussionen, auch mal geregelt wurde. Das hat auch zu einer grösseren Sicherheit beigetragen. Wir sind froh und dankbar, sooft ein Unfall mit schwerstverunfallten Opfern oder mit Toten verhindert werden kann.

In diesem Sinne ist es schon richtig, dass man grundsätzlich an diesen Massnahmen festhält und dafür sorgt, dass sie auch weiterhin eine Wirkung erzielen können. Vom Sprecher der Minderheit I wurde jetzt die Situation für Personen beschrieben, die aufgrund eines Raserdelikts mit einem Führerausweisentzug konfrontiert sind. Sie, Herr Ständerat Knecht, haben von zerstörten Existenzen gesprochen. Wenn jemand bei einem Unfall im Strassenverkehr einen Partner oder ein Kind verliert, dann ist seine Existenz häufig auch zerstört.

Man soll das nicht gegeneinander aufwiegen. Ich glaube aber, dass es schon immer wieder wichtig ist, sich vor Augen zu halten, worüber genau wir hier reden. Wir reden über Massnahmen, die verhindern sollen, dass es im Strassenverkehr tote und schwerstverletzte Personen gibt. Man muss sich vielleicht schon noch einmal vor Augen halten, was ein Raserdelikt genau ist. Wer ein Raserdelikt begeht, verletzt elementare Verkehrsregeln, und zwar so krass, dass er vorsätzlich das hohe Risiko eines Unfalls mit Toten oder Schwerverletzten eingeht. Das ist ein Raserdelikt. Das passiert einem nicht einfach so aus vorübergehender Unachtsamkeit. Für eine solche Tat ist ein Führerausweisentzug von mindestens zwölf Monaten aus Sicht des Bundesrates absolut angemessen.

Sie haben ja gewünscht, dass dem Richter mehr Ermessensspielraum eingeräumt wird. Das geschieht jetzt mit diesem Entwurf. In der Vernehmlassung hat sich übrigens eine überwiegende Mehrheit gegen eine Mindestantzugsdauer von sechs Monaten ausgesprochen, insbesondere 18 Kantone. 16 Kantone haben in der Vernehmlassung eine Entzugsdauer von zwölf Monaten vorgeschlagen. Ich bitte Sie, hier gerade auch das Anliegen der Kantone zu berücksichtigen und in diesem Sinne den Antrag der Minderheit I (Knecht) abzulehnen.

Ich komme zum Antrag der Minderheit II (Zopfi): Ich bitte Sie, diesen Antrag ebenfalls abzulehnen. Bei der Dauer des Führerausweisentzuges unterscheidet das Strassenverkehrsgesetz zwischen leichten, mittelschweren, schweren und qualifiziert schweren Widerhandlungen. Die Minderheit will bei den qualifiziert schweren Widerhandlungen neu eine zusätzliche Qualifikationsstufe einführen. Wir sind der Meinung, dass das System dadurch verkompliziert würde. An sich wäre das zwar noch nicht wirklich ein Grund, dagegen zu sein, trotzdem schafft der Antrag keinen echten Mehrwert. Es würde damit auch ein uneinheitliches System entstehen, weil bei den Strafbestimmungen alle im Minderheitsantrag II genannten Widerhandlungen unter den gleichen Rasertatbestand und auch unter die gleiche Strafandrohung fallen würden. Dann wäre es, denke ich, nur



schwer nachvollziehbar, warum beim Ausweisenzug eine weitere Differenzierung sinnvoll sein sollte, während bei den Strafmassnahmen darauf verzichtet würde.

Vielleicht noch ein weiterer Punkt zum Minderheitsantrag II: Im Grunde sind Raserdelikte fast immer rücksichtslos; dadurch zeichnet sich ein Raserdelikt ja auch aus. Das habe ich Ihnen vorhin noch einmal in Erinnerung gerufen. Bei einer Annahme des Minderheitsantrages II käme die Mindestentzugsdauer von zwölf Monaten somit nur ausnahmsweise zur Anwendung. Unseres Erachtens schafft der Entwurf des Bundesrates, der auch von der Mehrheit Ihrer Kommission unterstützt wird, nicht nur einen gewissen Ermessensspielraum, er sorgt auch für die nötige Klarheit und die erforderliche Übereinstimmung mit dem Strafrecht.

In diesem Sinne bitte ich Sie, die Anträge der Minderheit I (Knecht) und der Minderheit II (Zopfi) abzulehnen und stattdessen die Kommissionsmehrheit und den Nationalrat zu unterstützen.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 21.080/5070)

Für den Antrag der Mehrheit ... 38 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 6 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 21.080/5071)

Für den Antrag der Mehrheit ... 30 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 14 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 16e

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 16e

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Erlauben Sie mir, zuhanden der Materialien ein paar Bemerkungen zu machen. Der Nationalrat hat beschlossen, dass auf die obligatorische Nachschulung bei Führerausweisenzug verzichtet werden soll. Die Mehrheit unseres Schwesterrates verwies darauf, dass die obligatorischen Nachschulungskurse wenig effizient seien und der Verkehrssicherheit nichts ausser Bürokratie brächten.

Ihre vorberatende Kommission beantragt Ihnen, sich dem Nationalrat anzuschliessen. Dabei hat sich die Kommission unter anderem auf die Empfehlung der ASA, der Vereinigung der Strassenverkehrsämter, gestützt, die ein Obligatorium ablehnt. Die Begründung ist, dass es freiwillige Angebote gebe, die genutzt würden, womit jeweils auch eine Verkürzung des Strafmasses erreicht werde; das System funktioniere. Eigentlich ist die obligatorische Nachschulung de lege lata festgeschrieben. Allerdings ist diese Bestimmung noch nie umgesetzt worden, da sie der Bundesrat bislang nicht in Kraft gesetzt hat. Wir würden also eine Gesetzesbestimmung abschaffen, die bislang ohnehin toter Buchstabe blieb.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Der Bundesrat ist an sich nach wie vor überzeugt von der Wirksamkeit dieser Nachschulung, wie sie von konkreten Beispielen im Ausland, z. B. in Österreich, aufgezeigt wurde. Das sieht übrigens auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung so. Wie der Kommissionssprecher gesagt hat, sind die Strassenverkehrsämter aber der Meinung, dass die heutigen Kurse

AB 2022 S 287 / BO 2022 E 287

ausreichen, auch wenn das Gesetz den Besuch eben nicht vorschreibt und sie auch einen etwas anderen Inhalt haben.

Ich mache Ihnen folgenden Vorschlag: Wir werden das beobachten, wir werden auch die Zahl der Rückfälle anschauen. In diesem Sinn verlangt der Bundesrat hier keine Abstimmung. Wir werden die Situation aber sicher weiterhin beobachten und Ihnen allenfalls, wenn es nötig ist, erneut einen Vorschlag unterbreiten. In diesem Sinn kann man das in diesem Moment laufenlassen.

Angenommen – Adopté





Art. 17a; 25 Abs. 2 Bst. i, 2bis; Gliederungstitel nach Art. 25; Art. 25a-25h

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 17a; 25 al. 2 let. i, 2bis; titre suivant l'art. 25; art. 25a-25h

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 43 Abs. 2bis

Antrag der Kommission

Streichen

Art. 43 al. 2bis

Proposition de la commission

Biffer

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Diesem nationalrätlichen Beschluss hat sich Ihre vorberatende Kommission nicht angeschlossen. Der Nationalrat möchte, dass inskünftig Fahrräder und andere motorisierte oder nicht motorisierte Zweiräder auf dem Trottoir abgestellt werden dürfen, sofern die Fussgänger weiterhin mindestens 1,5 Meter zur Verfügung haben.

Die KVF-S ist der Auffassung, diese Regelung sei nicht sachgerecht, da Fahrräder nach geltendem Recht auf dem Trottoir abgestellt werden dürfen und Gemeinden zudem die Möglichkeit haben, für andere motorisierte oder nicht motorisierte Zweiräder Parkierungsflächen auf Trottoirs anzuordnen. Zudem wird die 1,5-Meter-Regel in Fachkreisen mehr und mehr in Zweifel gezogen. Schliesslich handelt es sich bei dieser Bestimmung um einen nicht vernehmlasssten Einzelantrag im Nationalrat. Eine vertiefte Auseinandersetzung damit fehlt.

Aus diesen Gründen empfiehlt Ihnen Ihre Kommission, diese neue Bestimmung abzulehnen.

Angenommen – Adopté

Art. 52

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit

(Zopfi, Mazzone, Rechsteiner Paul)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 52

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Zopfi, Mazzone, Rechsteiner Paul)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Als Folge des schweren Unfalls von Le Mans im Jahre 1955 wurde in der Schweiz ein Verbot öffentlicher Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen erlassen. Heute ist die Regelung so, dass der Bundesrat einzelne Ausnahmen gestatten kann, wobei er bei seinem Entscheid auf die Erfordernisse der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung Rücksicht nehmen muss. Alle anderen motor- und radsportlichen Veranstaltungen auf öffentlichen Strassen, z. B. Bergrennen, sind zugelassen, bedürfen aber der Bewilligung der Kantone, deren Gebiet befahren wird.

Mit dem Aufkommen der Formel-E-Rennserie hat der Bundesrat provisorisch die Möglichkeit geschaffen, Rundstreckenrennen mit Elektrofahrzeugen durchzuführen. Damit diese Lösung weitergeführt werden kann, braucht es die vom Bundesrat vorgeschlagene Gesetzesanpassung.



Der Nationalrat hat beschlossen, dass Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen demselben Bewilligungsregime unterstellt werden wie alle anderen motor- und radsportlichen Veranstaltungen auf öffentlichen Strassen. Schliesslich hätten sich seit 1955 sowohl die Sicherheitsmassnahmen im Allgemeinen als auch die Technologie der Fahrzeuge im Besonderen massiv verbessert, weshalb ein generelles Verbot nicht mehr gerechtfertigt sei.

Mit 10 zu 3 Stimmen folgt die KVF-S den nationalrätlichen Überlegungen. Die Mehrheit erachtet eine Zerteilung des Bewilligungsregimes als nicht mehr zeitgemäss. Dass ein Bergrennen eine kantonale Bewilligung brauche, während ein Formel-E-Rennen einer Ausnahmegewilligung des Bundesrates bedürfe, sei nicht sachgemäss. Niemand in der Kommission geht davon aus, dass in der Schweiz ein klassisches Formel-1-Rennen stattfinden wird. Allerdings traut die Kommissionsmehrheit den Kantonen einen sachgerechten Umgang mit den Bewilligungen für sämtliche motor- und radsportlichen Veranstaltungen zu. Dabei sind ebenfalls den Erfordernissen der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung sowie neu auch dem Umweltschutz Rechnung zu tragen.

Die Kommissionsminderheit erachtet die nationalrätliche Variante als nicht notwendig, wenn man keine Rundstreckenrennen mit Verbrennungsmotoren will.

Zopfi Mathias (G, GL): Um was geht es hier? Die Rundstreckenrennen, die neu erlaubt werden sollen, sind in Artikel 94 VRV definiert. Um ein Rundstreckenrennen handelt es sich, wenn die gleiche Strecke ununterbrochen mehrmals befahren wird, und das vor Zuschauern.

Der Entwurf des Bundesrates, den ich mit meiner Minderheit unterstütze, will die heute auf Stufe VRV geltende Regelung auf Gesetzesstufe heben und solche Rundstreckenrennen mit Elektrofahrzeugen erlauben, aber selbstverständlich einer Bewilligungspflicht unterstellen. Im Unterschied dazu will die Mehrheit der Kommission Rundstreckenrennen auch für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor erlauben. Sie können nicht argumentieren, es gehe hier darum, auch künftig Rennen mit Elektrofahrzeugen zu machen; darum geht es nicht. Es geht um Rundstreckenrennen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

Der Ständerat hat in der Vergangenheit bereits mehrfach über die Aufhebung dieses seit 1955 geltenden Verbots beraten. Er hat jeweils Gründe angefügt, die auch heute noch gelten, beispielsweise ökonomische Gründe: Es gibt eben einen erheblichen Unterschied zwischen einem Bergrennen und einem Rundstreckenrennen, weil Sie für so ein Rundstreckenrennen, eben für das mehrmalige Befahren einer Runde, nicht nur einfach eine runde Strecke brauchen, sondern entweder eine total abgesperrte Infrastruktur oder eine separate Infrastruktur. Die Investitionen und die Kosten für so etwas sind erheblich.

Rundstreckenrennen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor verursachen zudem Lärm. Das stimmte zur Zeit der letzten Beratungen des Ständerates zu diesem Thema, und das stimmt auch heute noch. Es wurde damals im Ständerat gesagt, dass die Schweiz sich ja besonders durch ihre einzigartige Natur auszeichnet, aber sicher nicht durch Motorsportveranstaltungen.

Selbstverständlich gibt es auch ökologische Gründe – das liegt auf der Hand –, die dafür sprechen, dieses Verbot nicht aufzuheben. Es ist, um es mit einem einzigen Begriff zu sagen, schlicht nicht nachhaltig.

AB 2022 S 288 / BO 2022 E 288

Im Rahmen der letzten Debatte im Ständerat im Jahr 2011 führte der damalige Berichterstatter, Peter Bieri, aus: "Letztlich ist darauf zu verweisen, dass es weltweit und insbesondere in Europa zu viele Rundstreckenrennen gibt, die grosse Kosten verursachen und die Öffentlichkeit belasten." (AB 2011 S 906) Genau das ist die Problematik. Es geht hier darum, ein Verbot aufzuheben, um dann etwas zu machen, das Kosten verursacht und die Öffentlichkeit und die Umwelt belastet.

Weiter führte Peter Bieri aus: "Wir können uns doch nicht am einen Tag unter dem Motto 'Für ein gesundes Klima' für die CO₂-Reduktion einsetzen und am nächsten Tag das Gegenteil davon machen." Was 2011 in diesem Saal gesagt wurde, gilt auch heute noch.

Ich bitte Sie deshalb, am bewährten Verbot von Rundstreckenrennen festzuhalten bzw. die Relativierung für modernere Technologien, wie sie der Bundesrat beantragt, zu akzeptieren, aber für Verbrennungsmotoren beim Verbot zu bleiben. Ich danke für die Unterstützung der Minderheit.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich bitte Sie, hier den Antrag der Minderheit Zopfi zu unterstützen. Er entspricht dem Entwurf des Bundesrates, wonach Rundstreckenrennen in einem beschränkten Rahmen möglich sein sollen. Wie Herr Ständerat Zopfi ausgeführt hat, ist eine vollständige Aufhebung des Verbots von Rundstreckenrennen, wie sie vom Nationalrat beschlossen worden ist und wie sie auch von der Mehrheit Ihrer Kommission vorgeschlagen wird, nur nötig, wenn Rundstreckenrennen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmo-



tor bewilligt werden sollen. Das ist der Unterschied; es gibt keinen anderen Unterschied. Die Frage ist, ob jetzt, da wir über Klimaschutz, Umweltschutz, Nachhaltigkeit, Lärmschutz sprechen, der richtige Zeitpunkt ist, um Rundstreckenrennen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor wieder zuzulassen. Ist es das Signal, das Sie abgeben möchten? Der Bundesrat hat hier eine ganz klare Meinung. Er sagt: nein, sicher nicht.

Wir ermöglichen Rundstreckenrennen mit Elektroautos. Das ist auch eine Form, neue Technologien zu präsentieren. Das Rundstreckenrennen in der Stadt Bern haben Sie ja wahrscheinlich auch miterlebt. Das interessiert die Leute; da kann man auch sehen, wie sich diese Motoren entwickeln. Aber Rundstreckenrennen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor stehen in dieser Zeit ziemlich quer in der Landschaft.

Deshalb bitte ich Sie, hier den Antrag der Minderheit Zopfi zu unterstützen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/5072)

Für den Antrag der Mehrheit ... 27 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 15 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 57 Abs. 5 Bst. c

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 57 al. 5 let. c

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Der Bundesrat beantragt hier, dass er die Kompetenz erhält, eine Velohelmtragicpflicht bis zum vollendeten 16. Altersjahr zu erlassen. Er begründet dies damit, dass die Zahl der schwer verunfallten Velofahrerinnen und Velofahrer ab dem Alter von 12 Jahren stark ansteige und dass gleichzeitig ab diesem Alter die Helmtragquote sinke. Mit der Massnahme soll die Verkehrssicherheit für diese Personengruppe erhöht werden.

Der Nationalrat hat den Antrag abgelehnt. Ihre vorberatende Kommission empfiehlt Ihnen, dem Nationalrat zu folgen. Sie begründet die Ablehnung des bundesrätlichen Antrages damit, dass die Verantwortung für das Helmtragen weiterhin bei den Eltern und bei den Jugendlichen oder Kindern liegen soll. Mit guter Überzeugungsarbeit könne mehr erreicht werden als mit einer Pflicht. Zudem werden Vollzugsprobleme für die Polizei erwartet, wenn Kinder und Jugendliche gebüsst werden müssen.

Die Kommission ist dem Beschluss des Nationalrates mit 8 zu 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen gefolgt.

Maret Marianne (M-E, VS): Je vais d'abord annoncer mes liens d'intérêts: je suis présidente de l'Alliance suisse pour le vélo Cycla. A mon sens, il y a trois motifs pour suivre votre commission.

Tout le monde s'accorde à penser qu'il faut inciter les jeunes à faire du vélo; c'est bon pour leur santé et c'est bon pour le climat. Il vaut clairement mieux qu'un enfant ou un adolescent se déplace à vélo plutôt qu'il se fasse emmener en voiture par ses parents. Obliger le port du casque, c'est peut-être prendre le risque de dissuader d'emprunter ce moyen de transport. Et si l'on ne commence pas à faire du vélo lorsqu'on est enfant ou adolescent, on n'en fait plus après; cela est démontré. Mais cela ne signifie aucunement qu'il ne faille pas promouvoir le port du casque et réellement créer des incitations pour le porter.

Je fais partie de celles et ceux qui estiment qu'il ne faut pas davantage diminuer la responsabilité parentale. Exiger que son enfant porte un casque est le rôle des parents, de la même manière qu'ils doivent veiller à ce que leurs enfants s'alimentent correctement, de manière équilibrée, et se comportent de manière correcte aussi.

La mise en oeuvre d'une telle obligation relève à mon sens du casse-tête chinois. Comment la police va-t-elle verbaliser un enfant de 8 ou 10 ans qui ne porte pas le casque? Ils n'ont pas de papiers d'identité sur eux. Comment faire pour envoyer une amende? Quant à verbaliser directement l'enfant, cela me paraît très aléatoire.

Chers collègues, je vous rappelle que les cantons nous ont écrit en nous signifiant qu'ils sont opposés à cette disposition, cela pour des raisons d'applicabilité évidentes.

Enfin, je conclurai en disant qu'il n'y a pas d'obligation de casque pour faire du ski pour les jeunes en dessous de 16 ans. A ski, on va aussi très vite; les risques de collision dangereuse existent et il y a des accidents



dramatiques chaque année. Pourquoi obliger le port du casque à vélo et pas dans l'exercice d'autres activités sportives? Le casque doit être porté, mais sans que cela soit une obligation. Pour toutes ces raisons, je vous enjoins à suivre votre commission.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich habe im Nationalrat angekündigt, dass ich mich im Ständerat noch einmal für die Velohelmpflicht für Kinder und Jugendliche bis 16 Jahre einsetzen werde. Warum? Ich weiss, dass der Helm zu grossen Diskussionen führt, auch in den Verbänden, wie sie Frau Ständerätin Maret vertritt. Er führt zu grossen Diskussionen, wie Sie sie auch geführt haben. Führt die Velohelmpflicht dazu, dass die Kinder, die Jugendlichen dann weniger Velo fahren, was wir ja alle nicht wollen? Oder kann man sich das Velohelmtragen in diesem Alter noch angewöhnen, sodass es hoffentlich nachher eine Gewohnheit bleibt? Kann die Pflicht eingeführt werden, ohne dass man eben aufhört, Velo zu fahren?

Wir wollen hier alle das Gleiche. Der Bundesrat ist der Meinung, dass wir mit einer Velohelmpflicht eine sehr einfache, sehr günstige und sehr effiziente Massnahme haben, um Verletzungen bei Velofahrern und Velofahrerinnen zu verhindern – und zwar schwere Verletzungen, gerade bei Kindern und Jugendlichen.

Es ist klar, auch für den Bundesrat: Eine Velohelmpflicht für alle ist politisch chancenlos. Das hätte ich auch nicht unterstützt. Ich denke, es gibt ein Alter, ab dem man dann auch Verantwortung übernimmt – wobei die Gurtentragpflicht auch für alle eingeführt wurde, und man hat gesehen, dass es eine sehr einfache, wirksame Massnahme ist, um Unfälle zu verhindern respektive um schwere Verletzungen zu vermeiden. Der Bundesrat ist hingegen überzeugt, dass eine Velohelmpflicht für die besonders schützenswerte und auch besonders exponierte Gruppe von Kindern und Jugendlichen bis 16 Jahre eine sinnvolle Massnahme ist.

AB 2022 S 289 / BO 2022 E 289

Dieser Meinung ist übrigens auch die Mehrheit der Bevölkerung. Es gab eine Umfrage der Beratungsstelle für Unfallverhütung. Diese hat gezeigt, dass 12- bis 16-Jährige ein besonders hohes Risiko haben, mit dem Velo zu verunfallen. Gleichzeitig hat man gesehen, dass gerade diese Gruppe von Velofahrenden besonders selten einen Helm trägt. Bei den verunfallten 16-Jährigen trugen gerade mal 21 Prozent einen Helm. Sie haben hier also wirklich eine besonders exponierte und besonders schützenswerte Gruppe – eine Gruppe, die den Helm selten trägt.

Jetzt können Sie sagen: Die Eltern sind schuld, die Eltern sollen hier mehr Verantwortung übernehmen. Aber ich denke, man muss sich dieser Tatsache einfach auch stellen. Eine Helmpflicht ist, ich sage es noch einmal, eine einfache, günstige und wirksame Massnahme, um Kinder und Jugendliche vor schweren Hirn- und Kopfverletzungen zu schützen. Es wurde vorhin von zerstörten Existenzen gesprochen. Ich muss Ihnen sagen, Kinder und Jugendliche mit einer Hirnverletzung, mit einer schweren Kopfverletzung sind für das ganze Leben bestraft. Das gilt nicht nur für sie, sondern für ihre ganze Familie.

Da man mit dieser Massnahme solche schweren Kopf- und Hirnverletzungen vermeiden kann, sind wir der Meinung, dass sie sich lohnt. Sie gilt für eine bestimmte Zeit – eben bis 16 Jahre –, in der Hoffnung, dass man sich, wenn man in dieser Zeit einen Helm trägt, vielleicht auch einfach daran gewöhnt. Wir sind auch der Meinung, dass das umsetzbar ist.

Deshalb möchte der Bundesrat Ihnen weiterhin ans Herz legen, diese Bestimmung zu unterstützen. Ich habe die Mehrheitsverhältnisse in Ihrer Kommission gesehen, bitte Sie aber trotzdem, sich das noch einmal zu überlegen. Hier können Sie einen Beitrag leisten, um im Veloverkehr und generell im Strassenverkehr schwere Verletzungen mit allen Folgen, die damit zusammenhängen, zu vermeiden.

Präsident (Hefti Thomas, Präsident): Der Bundesrat hält an seinem Antrag fest.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.080/5073)

Für den Antrag der Kommission ... 29 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates ... 13 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 59 Abs. 4 Einleitung, Bst. b; 65 Abs. 2, 3; 89b Einleitung, Bst. d, j, m; 89d Bst. d-h; 89e Bst. a, abis, b, g, k; 89g Abs. 6; 90 Abs. 3, 4; 91 Abs. 2 Bst. a; 95 Abs. 2; 96 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 59 al. 4 introduction, let. b; 65 al. 2, 3; 89b introduction, let. d, j, m; 89d let. d-h; 89e let. a, abis, b,



g, k; 89g al. 6; 90 al. 3, 4; 91 al. 2 let. a; 95 al. 2; 96 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 98a

Antrag der Kommission

Abs. 3

Unverändert

Abs. 4

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 98a

Proposition de la commission

Al. 3

Inchangé

Al. 4

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j; 99a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 99 al. 1 let. h-j; 99a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 100 Ziff. 4, 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 100 ch. 4, 5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Diese ebenfalls vom Nationalrat eingefügte Bestimmung gab in der Kommission am meisten zu diskutieren. Dabei waren alle der Meinung, dass eine Person, die ein Blaulichtfahrzeug fährt, nicht benachteiligt werden soll. Unbestritten ist zudem, dass es bei einer Blaulichtfahrt auch zu einer Überschreitung der angemessenen Geschwindigkeit kommen kann. Das ist dann der Fall, wenn aufgrund der Geschwindigkeit andere Rechtsgüter gefährdet sind. Fraglich ist nur, welche Geschwindigkeit als Basis für die Überschreitung herangezogen werden soll. Der Bundesrat beantragt, dass es sich dabei um die an konkreter Stelle generell angeordnete Höchstgeschwindigkeit handeln soll, wobei die Behörde die Möglichkeit haben soll, die Strafe zu mildern.

Die Kommission schlägt analog zum Nationalrat vor, dass die Basis für die Geschwindigkeitsüberschreitung die bei der konkreten Dienstfahrt für den Einsatz angemessene Geschwindigkeit sein soll und dass die entsprechende Differenz als Geschwindigkeitsüberschreitung gelten soll. Dabei handelt es sich selbstverständlich um eine Ex-post-Betrachtung, da die Angemessenheit der Geschwindigkeit zum Zeitpunkt der konkreten Dienstfahrt immer im Ermessen des Fahrzeugführers bzw. der Fahrzeugführerin liegt.

Die Kommission ist der Auffassung, dass bei der bundesrätlichen Lösung einem Fahrzeugführer bzw. einer Fahrzeugführerin nicht mehr zugemutet werden kann, schneller als mit der ausgeschilderten Höchstgeschwindigkeit zu fahren, da er bzw. sie ein zu grosses Risiko einginge, wegen einer erheblichen Geschwindigkeits-



überschreitung bestraft zu werden. Immerhin geht es in solchen Fällen durchaus um die berufliche Existenz, z. B. bei Polizistinnen und Polizisten. Die für den konkreten Fall objektiv angemessene Höchstgeschwindigkeit ist daher eine sachgerechte Grundlage.

Die Kommission empfiehlt Ihnen, dem Beschluss des Nationalrates zu folgen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Dass es bei Einsätzen von Blaulichtorganisationen oft schnell gehen muss, ist unbestritten. Ich war ja selber während acht Jahren Feuerwehrchefin in meiner Gemeinde und weiss, dass es pressiert, wenn es brennt. Entsprechend schlägt Ihnen der Bundesrat verschiedene Anpassungen vor, um der besonderen Situation von Blaulichtdiensten gerecht zu werden und diese Besonderheiten zu berücksichtigen.

Aus Sicht des Bundesrates geht der Beschluss des Nationalrates aber sehr weit – eigentlich zu weit. Ihre Kommission stimmt diesem Beschluss zu, weshalb ich Ihnen einfach nochmals ausführen möchte, was die Überlegungen des Bundesrates waren. Heute gilt ja Folgendes: Wenn die Fahrerin oder der Fahrer das Blaulicht auf der Einsatzfahrt verhältnismässig einsetzt, macht sie oder er sich nicht strafbar. Bestraft werden kann die Fahrerin oder der Fahrer nur dann, wenn sie oder er die Verkehrsregeln während der Einsatzfahrt unverhältnismässig verletzt hat. In diesem Fall kann der Richter in seinem Ermessen die Strafe mildern. Nach dem bundesrätlichen Entwurf muss er die Strafe zukünftig mildern. Das heisst, eigentlich gibt es hier bereits eine Privilegierung

AB 2022 S 290 / BO 2022 E 290

für diese Blaulichtfahrten, da das Gericht die Strafe zwingend mildern muss; das schlägt Ihnen der Bundesrat vor.

Das Gericht darf dann aber bei der Sanktionierung – das ist jetzt neu hinzugekommen – nur noch die Differenz zu jener Geschwindigkeit berücksichtigen, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre, und nicht die Differenz zu jener, die für die übrigen Verkehrsteilnehmenden massgebend war. Damit würde also eine weitere Privilegierung erfolgen. Da das Gericht jedoch nur schwerlich wissen kann, welche Geschwindigkeit angemessen gewesen wäre, holt es wahrscheinlich ein Gutachten ein, wobei ein Gutachter wohl kaum eine kilometergenaue Angabe zur angemessenen Geschwindigkeit machen, sondern vielmehr eine Bandbreite angeben wird. Im Strafverfahren gilt bekanntlich immer, dass im Zweifel für den Angeklagten entschieden wird. Die Strafbehörde muss dann als angemessene Geschwindigkeit den höchsten Wert, der im Gutachten genannt wird, heranziehen, was einer weiteren, dritten Privilegierung gleichkommt.

Hier ist der Bundesrat der Meinung, dass er mit seinem Entwurf dem Gericht den nötigen Ermessensspielraum gibt. Es war ja auch Ihr Auftrag an den Bundesrat, dem Gericht bei den Via-sicura-Massnahmen mehr Ermessensspielraum zu geben. Mit der Anpassung, die jetzt von Ihnen vorgenommen wird, ist das Gericht aber eigentlich von Anfang an gezwungen, einzig die Differenz zur angemessenen Geschwindigkeit zu berücksichtigen; es kann somit die konkreten Umstände und auch den Unrechtsgehalt aus unserer Sicht nicht mehr ausreichend werten. Sie machen hier also eigentlich das Gegenteil von dem, was Sie in Auftrag gegeben haben. Sie wollten dem Richter mehr Ermessensspielraum geben; mit dieser Bestimmung geben Sie dem Richter weniger Ermessensspielraum.

Ich verzichte hier auf eine Abstimmung, aber es war mir ein Anliegen, einfach noch einmal aufzuzeigen, wie der Auftrag eigentlich lautete und was jetzt herausgekommen ist. Letztlich ist, denke ich, das Wichtigste, dass wir allen dankbar sind, die diese Dienste ausführen und sich bei den Blaulichtorganisationen engagieren; schliesslich geht es hier ja auch um viel ziviles Engagement. Aber wir zählen darauf, dass man, wenn es brennt oder wenn es dringend ist, trotzdem immer darauf schaut, durch das eigene Verhalten nicht noch andere Personen zu gefährden.

In diesem Sinne kann ich, wie gesagt, auf eine entsprechende Abstimmung verzichten.

Angenommen – Adopté

Art. 105a; 106 Abs. 2bis; 106a; Ziff. II-IV

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates



Art. 105a; 106 al. 2bis; 106a; ch. II-IV

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 21.080/5074)

Für Annahme des Entwurfes ... 39 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(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