



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU Hodlerstrasse 5a 3011 Bern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die BFU anerkennt die Bestrebungen zur Reduktion des CO ₂ -Ausstosses. Die Förderung alternativer Antriebe darf jedoch nicht zulasten der Verkehrssicherheit gehen. Die entsprechende Kompetenz des Bundesrates soll daher in dem Sinn beschränkt werden, als dass eine Überschreitung der in Art. 9 Abs. 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte von Fahrzeugen zugunsten der Umwelt zu keinen Einbußen der Verkehrssicherheit führen. Auf eine detaillierte Beantwortung der entsprechenden Fragen auf Verordnungsebene verzichtet die BFU. Aus Optik der Verkehrssicherheit gibt die BFU folgende Punkte zu bedenken:		

- **Gewichtskompensation für alternative und emissionsfreie Antriebe, Neueinteilung der Lieferwagen und der leichten Motorwagen:**

Grundsätzlich ist eine gesonderte Regelung und Einteilung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben für die BFU nachvollziehbar. Auch wenn positiv zu vermerken ist, dass für diese speziellen Lieferwagen die fahrzeugtechnischen Anforderungen für Lastwagen zur Anwendung gelangen sollen, hat die BFU Sicherheitsbedenken.

Es ist schwer nachvollziehbar, weshalb Fahrerinnen und Fahrer von alternativ angetriebenen Fahrzeugen mit einem Gewicht zwischen 3.5 bis 4.25 Tonnen zukünftig mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h auf Autobahnen fahren dürfen – während für die professionellen Chauffeure von gleich schweren, aber konventionell angetriebenen Fahrzeugen auf Autobahnen die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gilt. Dies obwohl diese Gruppe von Fahrzeugführenden eine anspruchsvollere Führerausweis-Ausbildung absolviert haben.

Negativ beurteilt die BFU auch den Vorschlag, wonach die Fahrzeugführenden solcher Lieferwagen im Binnenverkehr nicht dem Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss unterstehen sollen. Auch hier ergibt sich eine nicht nachvollziehbare Ungleichbehandlung von Fahrzeugführenden, je nachdem ob sie mit konventionellem oder alternativem Antrieb unterwegs sind.

Zudem ist aus Sicht der Verkehrssicherheit bedenklich, dass die Schweizer Regelung in gewissen Punkten wesentlich weiter geht als diejenige der EU. Insbesondere die vorgesehenen Ausnahmen zur Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer sind kaum nachvollziehbar.

Diese Neuregelungen müssen im polizeilichen Unfallaufnahmeprotokoll integriert werden, damit sich allfällige neue Gefahrenbilder in der amtlichen Unfallstatistik auswerten lassen.

- **Aerodynamische Massnahmen:**

- Da die neuen **Führerkabinen** im Vergleich zu konventionellen Führerhäusern grössere Scheiben aufweisen, reduzieren sich die nicht direkt einsehbaren Zonen (Sichtwort: toter Winkel). Gleichzeitig verbessert sich die Sicht auf das Verkehrsgeschehen. Dadurch dürfen Vorteile für die Verkehrssicherheit erwartet werden, insbesondere für Radfahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger.

- Der Anhang 1 der EU-Verordnung Nr. 1230/2012 enthält einige wichtige technische Anforderungen an die **Spoiler**, die auch dem Schutz der anderen Verkehrsteilnehmenden dienen. Vorrichtungen zur Vermeidung zusätzlicher Gefahren erachtet die BFU als wichtig. Sämtliche Möglichkeiten zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmende müssen ausgeschöpft werden. Nebst der Verwendungsregel im Sinne von Art. 58 Abs. 6 E-VRV zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden ist im Falle von Heckkollisionen auch ein ausreichender Schutz der Fahrzeuginsassen sicherzustellen. Des Weiteren stellt die BFU fest, dass die im Art. 38 Abs. 1 lit. s und Abs. 1^{bis} lit. o VTS vorgesehenen Einschränkungen bezüglich einklappbarer Einrichtungen nicht mehr vorhanden sind und neu mit Verweis auf Anhang 1 der EU-Verordnung Nr. 1230/2012 geregelt werden. Der Verzicht auf diese spezifischen Anforderungen (z. B. das Ausmass des Hinausragens, die Grösse der Ladefläche und die vollständige Einziehbarkeit) darf sich nicht negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken.

- **Kompensation der Länge von Wasserstofftanks wasserstoffbetriebener Lastwagen und schwerer Sattelschlepper:**

Aus Sicht der Verkehrssicherheit erachtet es die BFU als wichtig, dass die Kreisfahrtbedingungen und das Ausschwenkmass die maximal zulässige Länge der Fahrzeuge begrenzen (Art. 40 VTS).

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden?
(Art. 25a Abs. 1 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Begriff «Automatisierungssystem» soll das automatisierte Fahren ab SAE-Level 3 bezeichnen, bei dem die Fahrer/-innen zumindest in bestimmten Einsatzbereichen (Operational Design Domains, ODDs) von der dynamischen Fahraufgabe und den damit einhergehenden Pflichten entbunden werden. Der Begriff «Automatisierungssystem» greift aus Sicht der BFU in diesem Zusammenhang jedoch zu kurz und ist missverständlich. Automatisierungssysteme kommen nämlich bereits auf den tieferen Stufen (SAE-L1 und 2) zum Einsatz, bei denen die Verantwortung bei den Fahrzeugfahrern/-innen liegt. Aus technischer Sicht bedingen Notbremsassistenten, Abstandsregeltempomaten (SAE-L1) oder Fahrzeugfunktionen zur gleichzeitigen Quer- und Längssteuerung (SAE-L2) ebenfalls Automatisierungssysteme.

Die BFU empfiehlt deshalb für fahrzeugtechnische Steuerungssysteme der Stufen 3 bis 5 nach SAE J3016 den Begriff «selbstfahrende Fahrzeuge» bzw. «Selbststeuerungssysteme» zu verwenden.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann?
(Art. 25a Abs. 2 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Zur Befreiung von den Beherrschungspflichten:

Beim bedingt automatisierten Fahren auf SAE-L3 muss der Mensch in kritischen Verkehrssituationen nach wie vor innerhalb kürzester Zeit die Fahraufgabe spontan übernehmen können. Studien zeigen, dass aufgrund der aktuellen Sensortechnik dieser zugesprochene Zeitraum für eine kontrollierte und sicherheitsdienliche Rücknahme der Fahraufgabe durch die Fahrzeugführer/-innen deutlich zu kurz sein kann. Eine abschliessende wissenschaftliche Klärung des erforderlichen Zeitraums ist nicht bekannt und zudem abhängig von den zugrundeliegenden Übernahmeszenarien. Aus verkehrspsychologischer Sicht geht die BFU davon aus, dass durch eine Entbindung des Fahrzeugführers von seinen Pflichten nach Artikel 31 Absatz 1 SVG beim bedingt automatisierten Fahren auf SAE-L3 Übernahmesituationen entstehen können, die neue Gefahrsituationen im Strassenverkehr nach sich ziehen.

Deshalb fordert die BFU, eine Zulassung von automatisierten Fahrzeugen der Stufe SAE-L3 nur unter folgenden beiden Bedingungen vorzusehen:

- Es muss ein ausreichend langer Zeitraum für die Übernahme der Fahraufgabe für den Fahrer gewährleistet sein und
- Die Beherrschungspflicht von Fahrzeugführer/-innen muss durch eine Pflicht zur Übernahmebereitschaft ersetzt werden.

Eine vollständige Befreiung der Fahrzeugführer/-innen von ihren Beherrschungspflichten nach Art. 31 Abs 1 SVG kann erst bei der Nutzung von selbstfahrenden Fahrzeugen ab SAE-L4 unterstützt werden. Auf Stufe SAE-L3 muss die Entlastung so formuliert werden, dass eine Pflicht verbleibt, die Fahraufgabe rechtzeitig und uneingeschränkt zu übernehmen.

Hingegen unterstützt die BFU den Vorschlag, die Regelung der Voraussetzungen zur Entbindung der Fahrzeuglenker/-innen von ihren Pflichten nach Artikel 31 Absatz 1 SVG an den Bundesrat zu delegieren. Bevor der Bundesrat die Voraussetzungen zur Entbindung des Fahrzeugführers von seinen bisherigen Pflichten nach Artikel 31 Absatz 1 SVG regelt, sollte ein interdisziplinäres Expertenteam konsultiert werden, um z. B. auch Erkenntnisse zu den menschlichen Leistungspotenzialen und -grenzen (Human Factor, Ergonomie) angemessen zu berücksichtigen. Nur so lassen sich die Belange der Verkehrssicherheit gewährleisten.

Zur Führerzulassung:

Das automatisierte Fahren auf SAE-L2 und SAE-L3 bringt neue Kompetenzanforderungen an die Fahrzeugführer/-innen mit sich. Es besteht bereits heute ein grosser Handlungsbedarf bezüglich Führerausbildung im Kontext des automatisierten Fahrens. Nach Auffassung der BFU sollte der Staat hier nicht ausschliesslich auf die Instruktionspflicht der Hersteller und auf die Eigenverantwortlichkeit der Fahrzeugführer/-innen verweisen.

Vielmehr ist es notwendig, bereits heute auf übergeordneter Ebene inhaltliche Schwerpunkte der Führerausbildung und Führerweiterbildung festzulegen. Fehlen solche übergeordneten Vorgaben, kann dies zu einem gefährlichen Wildwuchs in der Fahrausbildung führen, der für die Verkehrssicherheit abträglich ist. Eine Arbeitsgruppe zur Anpassung der Fahrausbildung an die neuen Kompetenzanforderungen für das Führen von Fahrzeugen bis SAE-L2 wurde bereits initiiert, was die BFU begrüsst.

Zur Fahrzeugzulassung:

Die BFU hält eine Zulassung von Automatisierungssystemen nach New Approach für einen gangbaren Weg. Dabei muss auch die wirksame Marktüberwachung von automatisierten Fahrzeugen bzw. automatisierten Steuerungsfunktionen sichergestellt sein. In der Europäischen Union wurde mit der Verordnung 2018/858 bereits der Grundstein dafür gelegt, dass Fahrzeuge nicht nur bei der Genehmigung überprüft, sondern bis zum Ende ihrer Lebensspanne überwacht werden. Eine Marktüberwachung ist erforderlich, weil moderne Fahrzeuge nach deren Inverkehrbringen Veränderungen unterliegen – beispielsweise weil Over-The-Air-Updates (OTA) auf ein Fahrzeug übertragen werden –, die sicherheitsrelevante Eigenschaften des Fahrzeugs massgeblich verändern. Ob veränderte automatisierte Fahrzeuge weiterhin sicher im Strassenverkehr unterwegs sind, muss zumindest anhand von Stichproben überprüft werden. Es ist unerlässlich, dass die Herstellerpflichten bei Risiken, welche automatisierte Fahrzeuge verursachen – insbesondere die Warn- und Rückrufpflichten – von staatlicher Seite überwacht und begleitet werden. Denn es ist in der Tat so – wie der Bundesrat dies ausführt –, dass die heutigen Prinzipien der Fahrzeugzulassung an ihre Grenzen stossen werden. Deshalb fordert die BFU, dass die notwendigen Gesetzgebungsarbeiten initiiert werden.

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Delegation der Zulassungsvoraussetzungen an den Bundesrat wird grundsätzlich unterstützt.</p> <p>Aus Sicht der BFU sollte für die hier gemeinten selbstfahrenden Fahrzeuge (SAE-L4) – z. B. sogenannte Shuttles – nicht nur festgelegt werden, auf welchen Strecken, sondern auch in welchem definierten Betriebsbereich sie zugelassen werden.</p> <p>Die sogenannte Operational Design Domain (ODD) setzt aufgrund der technischen und menschlichen Leistungsfähigkeiten die Rahmenbedingungen, in denen ein selbstfahrendes Fahrzeug betrieben werden darf. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei führerlosen Fahrzeugen auch die Interaktion mit Menschen ausserhalb des Fahrzeugs Gefahren verursachen kann (z. B. Fussgänger).</p> <p>Aus der aktuellen Formulierung in Art. 25a Abs. 3 E-SVG «auf bestimmten Strecken» geht nicht ausreichend hervor, nach welchen Kriterien die ODDs künftig definiert werden sollen. Neben dem Streckentypus (Autobahn, Hauptstrasse, Verbindungsstrasse, Siedlung ...) sind weitere Rahmenbedingungen in die Definition der ODD einzubeziehen: Verkehrsregime (Mischverkehr mit konventionellen und verletzlichen Verkehrsteilnehmenden oder selbstfahrende Fahrzeuge isoliert?), richtungstrennte Fahrspuren (Mittelleitplanke vorhanden?), ausserorts/innerorts, Geschwindigkeitsregime. Nach Auffassung der BFU sollte diesbezüglich eine Expertengruppe eingesetzt werden.</p> <p>Änderungsantrag: «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keinen Fahrzeugführer benötigen, dürfen nur innerhalb eines definierten Betriebsbereichs auf bestimmten Strecken zugelassen werden. Der Bundesrat legt die Zulassungsvoraussetzungen fest».</p>		

<p>5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die BFU ist grundsätzlich mit den genannten Rahmenbedingungen zur Verkehrssicherheit und der Datenbearbeitung einverstanden.</p> <p>Zur Verkehrssicherheit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es ist ein grosses Anliegen der BFU, dass das ASTRA gerade bei internationalen Aktivitäten der Verkehrssicherheit höchste Priorität beimisst. 		

<ul style="list-style-type: none"> • Die menschlichen Leistungspotenziale und -grenzen müssen bei der Regelung der technischen Grund- und Zulassungsvoraussetzungen gebührend berücksichtigt werden. Die BFU ist bereit, das ASTRA bei der Arbeit in Normengremien und bei der Weiterentwicklung der Homologation in sicherheitsrelevanten Themen mit Fachwissen zu unterstützen. • Verletzliche Verkehrsteilnehmer sind vor potenziellen Gefahren durch automatisierte Fahrzeuge im Mischverkehr zu schützen. • Automatisierte Fahrzeuge müssen auf nicht regelkonformes Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer adäquat reagieren können (z.B. Kinder). • Fahrzeuge in einem aktivierten Selbstfahrmodus sind klar als solche zu kennzeichnen. <p>Zu extern erhobenen Daten: Die BFU ist mit dem Gesetzesentwurf zu diesem Punkt einverstanden: Der Schutz vor unerwünschter Beeinflussung durch Dritte (z. B. Hacking) bzw. auch durch Witterung ist sehr wichtig.</p>

<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die BFU ist grundsätzlich damit einverstanden und gibt Folgendes zusätzlich zu bedenken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die anfallenden Daten sollten in anonymisierter Form auch für die Unfallprävention und das intelligente Verkehrsmanagement zugänglich sein. • Eine neutrale (treuhänderische) Unfalldatenverwaltungs- und -analysestelle sollte Unfälle mit Beteiligung von automatisierten Fahrzeugen systematisch analysieren, Unfallursachen ermitteln und entsprechende Massnahmen empfehlen können. Zentral für die Unfallrekonstruktion ist, dass die aufgezeichneten Daten von Herstellerseite nicht nachträglich verändert werden können, z. B. um Einfluss auf die Haftungsfrage zu nehmen. • Für den Fahrmodusspeicher sollten die mindestens aufzuzeichnenden Informationen zusammen mit einem Zeitstempel dokumentiert werden, um den angestrebten Mehrwert für eine Klärung der zivilrechtlichen Haftbarkeit eindeutig zu erzielen. Es muss im Nachhinein nachvollziehbar sein, ob zu einem bestimmten Zeitpunkt das Fahrzeug oder der Mensch in der Verantwortung zur Durchführung der dynamischen Fahraufgabe stand. • Zusätzlich zum Fahrmodusspeicher sollte für automatisierte Fahrzeuge – soweit dieser international normiert ist – auch ein Unfalldatenspeicher vorgeschrieben werden. <p>Änderungsantrag: Die zeitliche Zuordnung (Zeitstempel) der Mindestinformationen (Art. 25b Abs. 1 a-c) sollte bereits im SVG verlangt werden und nicht erst durch eine bundesrätliche Verordnung.</p>		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Das Thema Datenschutz ist wichtig. Der Art. 25c E-SVG ist äusserst allgemein gehalten. Eine spätere Konkretisierung auf Gesetzes- und Verordnungsebene wird folgen müssen (z. B. bezüglich Herausgabe der Daten oder bezüglich Manipulationssicherheit auch von Seiten Hersteller).</p> <p>Sämtliche vorgeschlagenen Rahmenbedingungen haben auch Auswirkungen auf verschiedene weitere Aspekte, die sich vermutlich nicht in dieser SVG-Revision angehen lassen. Folgende Punkte sind aus Sicht der BFU wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>Zur strafrechtlichen Verantwortung:</p> <p>Nach Einschätzung der BFU sind vertiefte Überlegungen über eine Anpassung des Strafrechts und die Entwicklung neuer Strafnormen insbesondere für die Zulassung und Nutzung von hoch- und vollautomatisierten Fahrzeugen unverzichtbar. Juristen/-innen, Techniker/-innen, Informatiker/-innen und Ethiker/-innen müssen dabei eng zusammenarbeiten. Der Einsatz einer interdisziplinär ausgerichteten Ethik-Kommission zum automatisierten Fahren nach dem Vorbild in Deutschland¹ sollte daher geprüft werden.</p> <p>Zur Haftung des Herstellers:</p> <p>Die BFU ist der Ansicht, dass das Produkthaftpflichtrecht (PrHG) zumindest mittelfristig hinsichtlich automatisierter Fahrzeuge angepasst werden muss. Das aktuelle PrHG enthält zu hohe Hürden, damit die Kosten für einen Schaden, der in Automatisierungssystemen begründet ist, an den Hersteller weitergegeben werden können. Damit haben die Hersteller einen zu geringen Anreiz zur Herstellung sicherer Systeme. Der blosse Hinweis auf die aus dem Produktesicherheitsgesetz (PrSG) resultierende Nachmarktpflicht als Anreiz zur Herstellung sicherer Systeme reicht nach Ansicht der BFU nicht aus. Es braucht beides – eine griffige Marktüberwachung und eine griffige Herstellerhaftung.</p> <p>Die BFU ist zudem der Ansicht, dass das heutige PrHG nicht auf Produkte ausgerichtet ist, die sich durch Software-Updates permanent verändern lassen (Stichworte OTA-Updates und lernfähige Algorithmen). Auch schliesst das heutige PrHG die Haftung für Schäden am fehlerhaften Produkt selbst oder die Haftung für Schäden durch Softwarefehler an einem nicht privat genutzten anderen Fahrzeug explizit aus. Will man Schadenersatz nicht gestützt aufs PrHG, sondern gestützt aufs OR bzw. den Gefahrensatz einfordern, so ist dies – wie das ASTRA richtig ausführt – zwar rein theoretisch möglich. In der Praxis jedoch wird dies oft beweismässig scheitern, wenn wir es mit automatisierten hochkomplexen Fahrsystemen zu tun haben. Deshalb wäre hier z. B. eine Beweislastumkehr zu prüfen.</p> <p>Wegen des internationalen Privatrechts (Art. 135 IPRG) ist im Produkthaftpflichtrecht ein Alleingang der Schweiz kaum zielführend. Deshalb muss die internationale Entwicklung verfolgt und soweit möglich mitgesteuert werden. Ist eine Lösung im Be-</p> 		

¹ Vgl. dazu den [Bericht der durch den Deutschen Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur eingesetzten Ethik-Kommission «Automatisiertes und Vernetztes Fahren» vom Juni 2017](#)

reich der generellen Produkthaftpflicht nicht möglich, ist die Einführung einer spezifischen Haftung für Hersteller von Automatisierungssystemen zu prüfen.		
8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die BFU ist mit der geplanten Regelung der befristeten Versuche grundsätzlich einverstanden. Die BFU erachtet die Durchführung von Versuchen als eine wichtige Chance für praktische Erkenntnisgewinne und hofft, dass davon effektiv auch Gebrauch gemacht wird. Nur so lassen sich wertvolle Erfahrungen sammeln, die der Verkehrssicherheit dienen.</p> <p>Die Sicherheit muss im Versuchsbetrieb höchste Priorität haben. Das gilt sowohl für die Sicherheit der Passagiere des Versuchsfahrzeugs, als auch der übrigen Verkehrsteilnehmenden.</p> <p>Das bestehende ASTRA- Merkblatt zur Durchführung von Pilotversuchen in der Schweiz wird von der BFU bereits als gute Grundlage für die Festlegung der Bewilligungspraxis erachtet. Die BFU empfiehlt, zu prüfen, ob sich dieses Merkblatt in eine ASTRA-Weisung überführen und eventuell noch mit gewissen weiteren Aspekten zur Verkehrssicherheit ergänzen liesse.</p> <p>Damit man aus den Versuchen Lehren für die Zukunft ziehen kann, fordert die BFU eine öffentliche Publikation der entsprechenden Testberichte.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die BFU erklärt sich mit der offenen Formulierung der Regelung der Fördermassnahmen einverstanden.</p> <p>Zur Förderung neuartiger Lösungen im Kontext des automatisierten Fahrens sieht die BFU eine Informationsvermittlung und Sensibilisierung für alle Verkehrsteilnehmenden als wichtiges sicherheitsrelevantes Element. Beiträge sollten somit auch für solche edukativen Massnahmen zur Verfügung gestellt werden.</p>		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu
--

führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird?
(Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

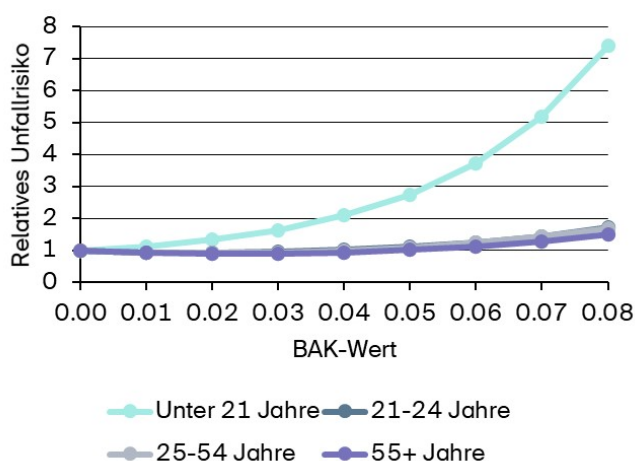
Bemerkungen / Änderungsantrag:

Ad Art. 15a Abs. 3 SVG (Leichte Widerhandlungen: gleiche Regime wie für Inhaber eines definitiven Führerausweises):

Aus Sicht der Unfallprävention sollte das heutige System, wonach schon eine erstmalige leichte Widerhandlung Konsequenzen auf die Probezeit hat, beibehalten werden. Die Massnahme hat eine abschreckende Wirkung auf Neulenkern und Neulenkern und führt dazu, dass die Verkehrsregeln besser eingehalten werden. Bei einer Anpassung des heutigen Systems besteht das Risiko, dass dieser generalpräventive Effekt abgeschwächt wird.

Als Massnahme zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogrammes «Via sicura» gilt seit dem 1. Januar 2014 für Neulenkern und Neulenkern mit Führerausweis auf Probe ein Alkoholverbot. Die Toleranz liegt bei 0,1 ‰. Mit der vorgeschlagenen Anpassung von Art. 15a Abs. 3 SVG wird diese wichtige Massnahme in Frage gestellt. Eine leichte Widerhandlung begeht, wer z. B. einen Ausweis auf Probe besitzt und mit 0,1 bis 0,79 ‰ Alkohol im Blut fährt (und dabei keine andere leichte Widerhandlung begeht). Begeht ein Neulenkern unter der heutigen Regelung eine erste leichte Widerhandlung, so wird er nur verwahrt. Begeht er eine zweite leichte Widerhandlung innert der Probezeit, wird sein Führerausweis für einen Monat entzogen und die Probezeit um ein Jahr verlängert. Mit der vorgeschlagenen Änderung könnte ein Neulenkern während seiner Probezeit mehrmals gegen dieses Alkoholverbot verstossen (bis 0,79 ‰), ohne jegliche Konsequenz auf seine Probezeit befürchten zu müssen.

Fahren unter Alkoholeinfluss erhöht das Unfallrisiko. Eine Vielzahl von Studien belegen, dass das Unfallrisiko für junge Neulenkern bereits bei Alkoholkonzentrationen unterhalb von 0,5 ‰ erhöht ist und mit zunehmender Alkoholkonzentration überproportional ansteigt.^{2,3}



Quelle: Peck et al., 2008

² Peck, Raymond C.; Gebers, Michael A.; Voas, Robert B.; Romano, Eduardo (2008): The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk. In: *J Safety Res* 39 (3), S. 311–319. DOI: 10.1016/j.jsr.2008.02.030.

³ Boets, S.; Teuchies, M.; Desmet, C.; van Belle, G. (2020): Impact of alcohol on driving in young/novice drivers. A driving simulator study on the impact of a blood alcohol concentration of 0,2 g/L and 0,5 g/L on driving behaviour. Vias Institute - Knowledge Centre Road Safety. Brussels, Belgium. Online verfügbar unter <https://www.vias.be/en/research/notre-publications/de-impact-van-alcohol-op-het-rijden-bij-jonge-nieuwe-bestuurders/>.

Die Zweiphasenausbildung in der Schweiz hat sich bewährt. Das Verbot für bestimmte Personengruppen inkl. Neulenkende, unter Alkoholeinfluss zu fahren, wirkte sich positiv auf das Unfallgeschehen aus.⁴

Leichte Widerhandlungen sind keine Kavaliersdelikte. Dies gilt nicht nur bezüglich Alkohol, sondern auch bezüglich Geschwindigkeit. Wer beispielsweise mit 50 km/h durch eine 30-er Zone fährt, begeht eine leichte Widerhandlung. Das Unfallrisiko bzw. die Unfallschwere nimmt mit zunehmender Geschwindigkeit zu. Dabei besteht zwischen Geschwindigkeit und Unfallrisiko/-schwere gar ein exponentieller Zusammenhang.⁵

Eine aktuelle Metaanalyse zeigt, dass für Fussgängerinnen und Fussgänger die Wahrscheinlichkeit (Odds) bei einer Frontalkollision getötet zu werden, mit jedem zusätzlichen Stundenkilometer um durchschnittlich 11 % ansteigt. Bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 30 km/h beträgt das Sterberisiko 5 %, bei 50 km/h liegt es bei 29 % (beinahe 6-mal höher)⁶. Zu erwähnen ist auch, dass unter der heutigen Regelung eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit innerorts (inkl. Tempo-30-Zone) zwischen 1 bis 15 km/h als besonders leicht gilt und zur keiner Massnahme führt (Art. 16a Abs. 4 SVG), daher auch keine Auswirkung auf den Führerausweis auf Probe hat.

Fahren unter Alkoholeinfluss und zu hohe Geschwindigkeiten führen zu einer erheblichen Gefährdung Dritter – auch wenn es sich rechtlich «nur» um leichte Widerhandlungen im Sinne des SVG handelt. Aus diesem Grund sind die aktuell geltenden Sanktionsandrohungen beizubehalten. Dass sie die erhoffte präventive Wirkung entfalten, wurde 2012 in einer umfassenden Evaluation nachgewiesen.⁷ Neulenkende beurteilen die geltenden Sanktionen als genügend abschreckend und wahrscheinlich wahr. Mit der vorgeschlagenen Lockerung drohen die positiven, generalpräventiven Effekte der aktuellen Regelung neutralisiert zu werden. Neulenkenden und Neulenkern werden die vorgeschlagene neue Regelung als deutlich weniger einschneidend empfinden – was sich negativ auf deren Verkehrsverhalten auswirken dürfte.

Die Einführung einer Härtefall-Klausel ist allenfalls zu prüfen. Um überharte und unverhältnismässige Sanktionen im Einzelfall zu verhindern, ist die Einführung einer Härtefall-Klausel der angedachten, generellen Abschwächung der Sanktionsandrohung vorzuziehen. Die Einzelheiten dieser Härtefall-Regelung müsste der Bundesrat – gestützt auf eine gesetzliche Delegationsnorm – auf Verordnungsstufe definieren.

Ad Art. 15a Abs. 4 SVG (Reihenfolge der Widerhandlungen):

Die BFU ist wie der Bundesrat der Meinung, dass die Reihenfolge der Widerhandlungen keine Rolle für den Verfall des Führerausweises auf Probe spielen darf. Deshalb stimmen wir diesem Anpassungsvorschlag teilweise zu. Der Führerausweis auf Probe sollte mit der zweiten mindestens mittelschweren Widerhandlung während der Probezeit verfallen. Dieselbe Rechtsfolge sollte jedoch auch dann eintreten, wenn wiederholte leichte Widerhandlungen schon zum Entzug des Ausweises und zur Verlängerung der Probezeit geführt haben.

⁴ Bundesamt für Strassen ASTRA (2017): Evaluation von Via sicura. Technischer Bericht. Hg. v. Bundesamt für Strassen ASTRA.

⁵ Elvik R, Vadeby A, Hels T, van Schagen I. Updated estimates of the relationship between speed and road safety at the aggregate and individual levels. *Accident; analysis and prevention*. 2019; 123: 114–122. DOI:10.1016/j.aap.2018.11.014.

⁶ Hussain, Qinaat; Feng, Hanqin; Grzebieta, Raphael; Brijs, Tom; Olivier, Jake (2019): The relationship between impact speed and the probability of pedestrian fatality during a vehicle-pedestrian crash. A systematic review and meta-analysis. In: *Accident; analysis and prevention* 129, S. 241–249. DOI: 10.1016/j.aap.2019.05.033.

⁷ Cavegn, Mario; Walter, Esther; Scaramuzza, Gianantonio; Amstad, Christian; Ewert, Uwe; Bochud, Yves (2013): Evaluation der Zweiphasenausbildung. Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU. Bern (BFU-Report, 68).

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Ra- serdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die Zahl der Verurteilungen in der Schweiz aufgrund der sogenannten Raserbestimmun- gen zeigt, dass extreme Fahrten mit sehr hohem Gefährdungspotenzial keine Seltenheit sind und auch entdeckt werden können. Gemäss einem früheren Bericht des Bundesra- tes konnten in den ersten drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen durch- schnittlich 17 Schwerverunfallte verhindert werden.⁸</p> <p>Trotz der für die Verkehrssicherheit grundsätzlich positiven Wirkung der aktuell gelten- den Raserbestimmungen teilt die BFU die Einschätzung, dass die heutige Formulierung von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG nicht optimal ist und in der Praxis verschiedene Fragen aufwirft.</p> <p>Für den aktuellen Vorschlag des Bundesrats, den Strafgerichten in der Beurteilung des Raser-Einzelfalls mehr Ermessensspielraum zu geben, hat die BFU grundsätzlich Ver- ständnis.</p> <p>Bezüglich Ermessensspielraum der Strafgerichte wird vorgebracht, dass die Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG in ihrer geltenden Fassung eine sachgerechte Strafzumessung erschwe- ren, weil sich die Umstände des Einzelfalls nur noch eingeschränkt berücksichtigen las- sen.</p> <p>Nach Auffassung der BFU stimmt dies so nicht, da die tat- und täterspezifischen Um- stände des Einzelfalls auch bei der Anwendung von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG im Rah- men der Strafzumessung schon heute Berücksichtigung finden müssen. Dies ergibt sich aus Art. 47 StGB in Verbindung mit Art. 102 Abs. 1 SVG.⁹ Gestützt auf diese Begrün- dung wäre die Gewährung eines grösseren Ermessensspielraums daher nicht unbedingt erforderlich.</p>		

⁸ vgl. Bericht des Bundesrates zur Evaluation von Via sicura vom 28.6.2017

⁹ vgl. dazu auch Wolfgang Wohlers / Alexander Schorro, Die Reform des Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG, in Aktuelle juristische Praxis, 7/2018

Gleichzeitig sind aufgrund der aktuellen Bundesgerichtspraxis aber auch Fälle denkbar, bei denen die Höhe der Strafe, die aufgrund des Wortlauts von Art. 90 SVG verhängt werden muss, unverhältnismässig hoch erscheint – z. B. wenn eine Fahrzeuglenkerin oder ein Fahrzeuglenker nachts bei guten Wetterverhältnissen allein auf einem schnurgeraden Autobahnabschnitt mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs ist.

Aus verkehrspsychologischer Sicht ist es daher sinnvoll, dass die Gerichte gerade in solchen Fällen die Möglichkeit erhalten, bei ihrer Urteilsfindung die Umstände, die motivationalen Hintergründe und allenfalls auch die Vorgeschichte der Geschwindigkeitsdelinquenten besser berücksichtigen zu können, so dass sich eine unangemessene Kriminalisierung vermeiden lässt¹⁰.

Die BFU plädiert dafür, nicht nur die Fragen in Bezug auf die Themen Ermessensspielraum und Mindeststrafe anzugehen. Vielmehr sollten alle bisher aufgetauchten Auslegungs- und Anwendungsprobleme von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG gelöst werden, was für die Verkehrssicherheit insgesamt dienlicher wäre. Vergleichen Sie dazu unseren Änderungsantrag zur Frage 13 nachfolgend.

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird?
(Art. 90 Abs. 3 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Das bisherige Strafmass von einem bis zu vier Jahren Freiheitsstrafe soll reduziert bzw. die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe aufgehoben werden. Damit würde der Strafrahmen neu auf Freiheitsstrafe bis zu vier Jahren oder Geldstrafe lauten. Die Strafgerichte sollen damit mehr Spielraum bei der Festlegung der Strafe erhalten, um die konkreten Umstände des Einzelfalls angemessen berücksichtigen zu können.

Effektiv gibt es heute Fälle, bei denen trotz fehlender Gefährdung von anderen Verkehrsteilnehmenden die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe verhängt wird. Diese hohe Strafe dient in diesen Fällen kaum der Verkehrssicherheit. Von daher wäre die vorgeschlagene Öffnung des Strafrahmens nach unten die logische Konsequenz.

Die BFU plädiert jedoch dafür, die Revision zu nutzen, weitere Auslegungs- und Anwendungsprobleme der Strafnorm anzugehen und zu lösen¹¹. Dies erfordert eine Neubestimmung des Anwendungsbereichs der qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung im Sinne einer Beschränkung auf qualifiziert strafwürdige Raserfälle. Folgende Überlegungen sind dabei entscheidend.

Die Entstehungsgeschichte des Art. 90 Abs. 3 SVG zeigt, dass damit bestimmte Fälle des Rasens erfasst werden sollen, bei denen es zwar zu keinen Todesopfern gekommen ist, dies aber durchaus hätte geschehen können:

- Für diese Fälle sollte auch weiterhin auf die besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abgestellt werden, die durch die in Art. 90 Abs. 4 SVG festgelegten Werte konkretisiert wird.

¹⁰ vgl. dazu auch Jacqueline Bächli-Biétry, Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie, Alles Verbrecher? Verhältnismässigkeit der Rasergesetzgebung im Rahmen von Via sicura, in Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2017.

¹¹ vgl. dazu auch Wolfgang Wohlers / Alexander Schorro, Die Reform des Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG, in Aktuelle juristische Praxis, 7/2018, S. 21ff

- Auch die Beibehaltung der Tatbestandsvariante «Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen» macht aus Optik Verkehrssicherheit Sinn.
- Die Verwirklichung des Tatbestands der qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung muss stets die Schaffung einer konkreten Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende voraussetzen.
- Schliesslich lässt sich im Wortlaut klarstellen, dass nur solche Fälle von Art. 90 Abs. 3 SVG erfasst werden, in den die Täterinnen und Täter bezogen auf die elementare Verkehrsregelverletzung und das dadurch geschaffene Unfallrisiko vorsätzlich gehandelt haben. Fahrlässige Tempoexzesse sind nur als grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG zu ahnden. Dies ist schon heute gemäss Rechtsprechung so, sollte aber im Wortlaut auch so zum Ausdruck kommen.

Wenn der Anwendungsbereich von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG auf die eigentlichen qualifiziert strafwürdigen Raserfälle beschränkt wird, ist die Öffnung des Strafrahmens nach unten nicht mehr zwingend geboten. Da Forschungsstudien jedoch den Schluss zulassen, dass Freiheitsstrafen die Verkehrssicherheit kaum merklich verbessern, stellt sich die BFU nicht grundsätzlich gegen die Aufhebung der Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts».¹²

Die BFU schlägt demnach folgende Änderung vor:

Art. 90 Abs.3 und Abs. 4 SVG

- ³ Mit Freiheitsstrafe bis zu vier Jahren oder Geldstrafe wird bestraft, wer vorsätzlich
- a. einen Menschen durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder durch ein waghalsiges Überholmanöver der unmittelbaren Gefahr eines tödlichen Unfalls oder eines Unfalls mit schweren Verletzungsfolgen aussetzt;
 - b. an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen teilnimmt, durch welches ein Mensch der unmittelbaren Gefahr eines tödlichen Unfalls oder eines Unfalls mit schweren Verletzungsfolgen ausgesetzt wird.

⁴ Eine besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt vor, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird um:

- a. Mindestens 40 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 30 km/h beträgt;
- b. Mindestens 50 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 50 km/h beträgt;
- c. Mindestens 60 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 80 km/h beträgt;
- d. Mindestens 80 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit mehr als 80 km/h beträgt.

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)?

(Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Forschungsergebnisse lassen den Schluss zu, dass sich die Verkehrssicherheit durch Führerausweistzüge erhöhen lässt, nicht aber durch Freiheitsstrafen¹³. Deshalb sollte die Mindestdauer des Führerausweistzugs zumindest bei qualifiziert strafwürdigen

¹² vgl. dazu Siegrist S., Sanktionen zur Bekämpfung der Verkehrsdelinquenz: welche Rolle spielen sie und welche sind wirksam? In: Schaffhauser René, Hg. Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2008. 2008: 45-70

¹³ vgl. Siegrist S., Sanktionen zur Bekämpfung der Verkehrsdelinquenz: welche Rolle spielen sie und welche sind wirksam? In: Schaffhauser René, Hg. Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2008. 2008: 45-70

<p>Raserdelikten (z. B. vorsätzliche krasse Tempoexzesse, waghalsige Überholmanöver und Raserrennen) aus Sicht der BFU nicht gelockert werden. Eine Lockerung wäre für die Verkehrsteilnehmenden ein falsches Signal.</p> <p>Der heutige Art. 16c Abs.2 lit. a^{bis} SVG ist – wie die Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG – nicht optimal ausgestaltet. Nur eine grundlegende Überarbeitung dieses Artikels erlaubt die adäquate Sanktionierung von qualifiziert strafwürdigen Raserdelikten. Demnach ist es notwendig, dass Art. 16c Abs.2 lit. a^{bis} SVG – analog zu Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG (vgl. Frage 13) – umformuliert wird. Nur so kann sichergestellt werden, dass Raserdelikte mit wirksamen Sanktionen bekämpft werden können.</p> <p>Für die Unfallverhütung ist indessen vor allem wichtig, dass die präventionsorientierte Kontrolltätigkeit der Polizei nicht nachlässt und die Verkehrsteilnehmenden diese auch wahrnehmen. Es braucht demnach nicht nur Massnahmen gegen die Hochrisikogruppe der Raserinnen und Raser, sondern auch solche gegen die breite Masse von Schnellfahrern. Diese Gruppe ist viel grösser als diejenige der Raserinnen und Raser und demzufolge auch viel öfter in Unfälle mit überhöhter Geschwindigkeit verwickelt.</p> <p>Änderungsantrag: Art. 16c Abs. 2 lit. a^{bis} SVG Nach einer schweren Widerhandlung wird der Lernfahr- oder Führerausweis für mindestens zwei Jahre entzogen, wenn vorsätzlich</p> <ul style="list-style-type: none"> • ein Mensch durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Sinne von Art. 90 Abs. 4 SVG oder durch ein waghalsiges Überholmanöver der unmittelbaren Gefahr eines tödlichen Unfalls oder eines Unfalls mit schweren Verletzungsfolgen ausgesetzt wurde; • an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen teilgenommen wurde, durch welches ein Mensch der unmittelbaren Gefahr eines tödlichen Unfalls oder eines Unfalls mit schweren Verletzungsfolgen ausgesetzt wurde.

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die BFU spricht sich klar dagegen aus, dass die heutige Rückgriffspflicht der Haftpflichtversicherer in ein blosses Rückgriffsrecht umgewandelt wird. Dies wäre ein falsches Signal für die Verkehrssicherheit. Wer bei einem Verkehrsunfall mit Personen- und/oder Sachschaden nicht mit finanziellen Konsequenzen rechnen muss, verhält sich im Strassenverkehr noch gleichgültiger.</p> <p>Für die Unfallprävention wäre es höchst kontraproduktiv, wenn Motorfahrzeughaftpflichtversicherer Angebote lancieren würden, mit denen sich potenzielle Delinquenten gegen die finanziellen Folgen krasser Verkehrsregelverletzungen absichern können. Überhöhte Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen sind nach wie vor zentrale Risikofaktoren im Strassenverkehr, denen gezielt entgegengewirkt werden muss.</p>			

Ein Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen erzielt sowohl spezial- als auch generalpräventive Effekte¹⁴:

- Die finanzielle Sanktionierung kann das künftige Fahrverhalten der Delinquenten beeinflussen.
- Wenn Lenkenden generell bewusst ist, dass die Versicherung bei mindestens grobfahrlässigen Verkehrsdelikten Rückgriff nehmen muss, fahren sie vorsichtiger.

Die heutige Fassung von Art. 65 Abs. 3 SVG ist aus folgenden Gründen¹⁵ jedoch verbesserungswürdig:

- Der Art. 65 Abs. 3 SVG wurde eingeführt, da der Bundesrat den erkaufte Verzicht auf eine Grobfahrlässigkeitskürzung als nicht vereinbar mit der Verkehrssicherheit erachtete. Konsequenterweise hätte demnach die Einführung des Regressobligatoriums nicht nur im Anwendungsbereich der obligatorischen Motorfahrzeughaftpflichtversicherung erfolgen müssen, sondern generell im VVG – und zwar für alle Versicherungsverträge, die verkehrsunfallbedingte Personen- und Sachschäden abdecken (z. B. auch für die Insassen- und Kaskoversicherung).
- Die heutige Regelung hat zur Folge, dass nicht alle Raserdelikte, denen eine konkrete Gefährdung der Verkehrssicherheit immanent ist, ein Regressobligatorium zur Folge haben. Waghalsige Überholmanöver, die Teilnahme an unbewilligten Rennen und die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit, die zwar mit einer konkreten Gefährdung der Verkehrsteilnehmenden einhergingen, aber unterhalb der in Art. 90 Abs. 4 SVG erwähnten Tempoexzesslimiten lag, haben nur einen fakultativen Regress zur Folge, wenn sich der Lenkerin oder dem Lenker bloss Grobfahrlässigkeit vorwerfen lässt. Nur dann, wenn dem Raser mindestens Eventualvorsatz nachgewiesen werden kann, muss der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer gemäss Art. 14 Abs. 1 VVG keine Leistung erbringen bzw. ist nur dann berechtigt, in vollem Umfang zu regressieren, wenn der Raserin oder dem Raser mindestens Eventualvorsatz nachgewiesen werden kann. Die Ausklammerung der grobfahrlässig handelnden Delinquenten unterläuft die ursprüngliche Absicht des Bundesrates, den Regressverzicht bei Grobfahrlässigkeit zu verhindern – und wirkt sich klar negativ auf die Verkehrssicherheit aus.
- Die Raserinnen und Rasern sind auch insoweit privilegiert, als bei der Festlegung der Höhe der Regressquote auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zwingend Rücksicht genommen werden muss, während im VVG nur das Verschulden massgeblich ist. Aus Sicht der BFU ist es nicht nachvollziehbar, weshalb die qualifizierte Raserei im Vergleich zu den anderen Tatbeständen einer schuldhaften Herbeiführung des Versicherungsfalles regressmässig privilegiert behandelt werden soll.
- Für die BFU erschliesst sich auch nicht, weshalb der Gesetzgeber nicht alle Fälle alkoholisierten Fahrens in Bezug auf den Regress gleichbehandelt. Das heutige Regressobligatorium setzt voraus, dass die Person in angetrunkenem Zustand gefahren ist. Wer zwar Alkohol konsumiert hat, sich aber nicht in angetrunkenem Zustand gemäss der Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr (SR 741.13) befindet, fällt nicht unter das Regressobligatorium. Gegen solche Personen kann lediglich regressiert werden, es muss jedoch nicht. Davon betroffen ist insbesondere das Fahren unter Alkoholeinfluss gemäss Art. 2a Abs. 1 VRV. Für die Verkehrssicherheit ist diese Regelung insbesondere deshalb problematisch, da es hierbei um Personengruppen – wie Berufschaufileure und Neulenkende – geht, bei denen das Verbot, unter Alkoholeinfluss zu fahren, eminent wichtig ist.

¹⁴ Vgl. Cavegn M, Ewert U, Allenbach R. Auswirkungen der Via sicura-Massnahmen. Bern: BFU - Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2010. BFU-Grundlagen.

¹⁵ Vgl. dazu Landolt Hardy, Regressobligatorium in der Motorfahrzeughaftpflichtversicherung – Mehr Verkehrssicherheit oder mehr Rechtsunsicherheit?, in: Strassenverkehr 4/2013, S. 22ff sowie Herzog-Zwitter Iris/ Lörtscher Andreas, Via sicura – Quo vadis? Die obligatorische Regresspflicht des Motorfahrzeughaftpflichtversicherers gemäss nArt. 65 Abs. 3 zweiter und dritter Satz SVG, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2013

- Für die Verkehrssicherheit wäre es wichtig, dass für alle vergleichbaren Verkehrsregelverletzungen –z. B. auch für entsprechend eingestufte Widerhandlungen infolge Unaufmerksamkeit und Ablenkung – dasselbe gilt.

Fazit:

Die BFU ist der Meinung, dass der heutige Wortlaut von Art. 65 Abs. 3 SVG verschiedene Ungereimtheiten aufweist, die ausgemerzt werden müssen, da sie der Verkehrssicherheit abträglich sind. Der vom Bundesrat bei der Einführung dieses Artikels angestrebte Zweck ist nach wie vor gerechtfertigt.

Geltend zu machen¹⁶, die existierende Regresspraxis der Versicherungen garantiere die Zielerreichung (Beitrag zur Verkehrssicherheit), genügt nicht. Eine solche Versicherungspraxis ist dem Grossteil der Verkehrsteilnehmenden nicht bekannt. Nur eine klare gesetzliche Regelung, die auch breit kommuniziert wird, kann einen generalpräventiven Effekt bewirken.

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben?

(Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Unangepasste Geschwindigkeit bleibt eine zentrale Ursache von schweren Verkehrsunfällen, auch wenn ihre Zahl in den letzten zehn Jahren zurückgegangen ist. Im Jahr 2019 wurden bei Geschwindigkeitsunfällen in der Schweiz 655 Personen schwer verletzt und 46 getötet.¹⁷

Fahrdatenschreiber können einen präventiven Beitrag zur Reduktion dieser Unfälle leisten. Gerade bei PW-Lenkerinnen und PW-Lenkern, die in schwerer Weise oder wiederholt gegen die Geschwindigkeitsvorschriften verstossen haben, reduziert die technische Überwachung das Risiko von erneuten Geschwindigkeitsüberschreitungen.¹⁸ Die BFU erachtet deshalb die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten nach schweren Geschwindigkeitsdelikten als wirksame Massnahme für die Unfallprävention.

Die Massnahme würde eine Hochrisikogruppe treffen - gemäss der jüngsten ADMAS-Statistik 2019 die rund 2300 Lenkenden, denen der Führerausweis aufgrund von Geschwindigkeitsdelikten für mindestens zwölf Monate oder unbefristet entzogen wurde.

Die Massnahme stösst auch in der Bevölkerung auf Zustimmung: Gemäss einer 2018 durchgeführten, repräsentativen Meinungsumfrage der BFU sind fast zwei Drittel dafür, dass Raserinnen und Raser nur mit einem Fahrdatenschreiber wieder ans Steuer dürfen. Gemäss einer Abschätzung der BFU würde der volkswirtschaftliche Nutzen der Massnahme deren Kosten um beinahe das Doppelte übersteigen.¹⁹

¹⁶ Vgl. z.B. Brunner Hans-Ulrich, Zum Regressobligatorium nach Art. 65 Abs. 3 SVG, in: Festschrift für Anton K. Schnyder zum 65. Geburtstag, 2018

¹⁷ Vgl. Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU, Sinus 2020: Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2019. Bern: BFU; 2020.

¹⁸ Walter E, Achermann Stürmer Y, Ewert U, Scaramuzza G, Niemann S, Cavegn M. Personenwagen-Lenkende und – Mitfahrende. Bern: bfu-Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2015. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 13.

¹⁹ Cavegn M, Ewert U, Allenbach R. Auswirkungen der Via sicura-Massnahmen. Bern: BFU - Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2010. BFU-Grundlagen.

	Aus diesen Gründen spricht sich die BFU deshalb deutlich für die gesetzliche Grundlage zur obligatorischen Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Black-boxen») aus.
--	--

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben?

(Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Nutzen von Alkohol-Wegfahrsperrern für die Verkehrssicherheit ist wissenschaftlich belegt. Ihr Einsatz kann das Rückfallrisiko sowohl von Erst- als auch von Wiederholungs-tätern wesentlich reduzieren – dies zumindest in der Zeit, in der diese installiert ist. Gemäss einer systematischen Review reduziert sich das Rückfallrisiko um 75%, verglichen mit solchen Delinquenten, bei denen keine Alkoholwegfahrsperrere eingerichtet ist.²⁰ Verschiedene Studien deuten darauf hin, dass das Rückfallrisiko auch nach der Entfernung der Alkoholsperre durch Programme reduziert wird.²¹ Aus Sicht der BFU geht die vorgeschlagene Aufhebung der gesetzlichen Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern zu weit.

Andere Länder (z. B. USA, Kanada, Australien, Schweden, Finnland, Österreich oder die Niederlande) setzen – teilweise seit vielen Jahren – Alkohol-Wegfahrsperrern für alkoholdelinquente Lenkende ein. So lassen sich weitere Fahrten unter Alkoholeinfluss wirksam verhindern, gleichzeitig bleibt die Mobilität der alkoholauffälligen Lenkenden gewährleistet. Die Erfahrungen damit sind sehr positiv.

Alkohol-Wegfahrsperrern geben fehlbaren Lenkenden eine Chance, ihr Fahrzeug in kontrollierter Form wieder zu benutzen. Die Massnahme sorgt auch zuverlässig dafür, dass Personen im angetrunkenen Zustand ihr Auto nicht mehr fahren können. Dadurch sind Alkohol-Wegfahrsperrern viel wirksamer als die heute oft angewendete Auflage zur Totalabstinenz, da sie sich weniger einfach umgehen lässt.

Dank des technischen Fortschritts ist die Ausrüstung der Autos mit Alkohol-Wegfahrsperrern deutlich preiswerter und die Handhabung einfacher geworden. In der EU müssen ab 2022 alle neuen Kraftfahrzeuge (inkl. Lastkraftwagen, Busse, Lieferwagen und sportliche Geländewagen) mit einer standardisierten Vorrichtung zum nachträglichen Einbau einer Alkohol-Wegfahrsperrere ausgestattet sein. Voraussichtlich ab 2024 gilt diese Regelung in der EU auch für sämtliche Neuwagen.²² Eine Übernahme dieser EU-Vorgaben durch die Schweiz ist wahrscheinlich und würde die technischen Hürden für den Einbau von Alkohol-Wegfahrsperrern und die Montagekosten weiter senken. Die BFU-Bevölkerungsbefragung 2018 hat ergeben, dass bereits heute ein wenig mehr als die Hälfte der Schweizer Bevölkerung die Installation von Alkohol-Wegfahrsperrern für FiaZ-Delinquenten befürwortet.²³

²⁰ Elder RW, Voas R, Beirness D et al. Effectiveness of ignition interlocks for preventing alcohol-impaired driving and alcohol-related crashes: A community guide systematic review. Am J Prev Med. 2011; 40(3): 362–376.

²¹ Voas, R, Scott Tippetts, A et al. Mandating Treatment Based on Inerlock Performance: Evidence for Effectiveness. Alcohol Clin Exp Res. 2016; 40(9): 1953-1960 und Blom, M, Blokdijk, D et al. Recidive na maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid. SWOV. Cahier 2019-20, 2019.

²² Vgl. dazu die Verordnung (EU) 2019/2144 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern ([General Safety Regulation 2019](#))

²³ Hertach, P, Uhr, A et al. Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden. BFU; 2020.

	<p>Aus diesen Gründen spricht sich die BFU dafür aus, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten nicht einfach aufzuheben.</p> <p>Um der gesetzlich geregelten Einführung von Alkohol-Wegfahrsperren einen Schritt näher zu kommen, könnte vor der Inkraftsetzung von Art. 17a Abs. 2 E-SVG zunächst ein zeitlich begrenzter und wissenschaftlich begleiteter Pilotversuch initiiert und durchgeführt werden. In Österreich war eine ähnliche Vorgehensweise zielführend. So könnte auch für die Schweiz der Nachweis erbracht werden, dass sich Alkohol-Wegfahrsperren positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken – noch bevor die gesetzliche Grundlage flächendeckend gilt. Zudem bietet ein Pilotversuch den Vorteil, dass sich viele nützliche Informationen zu praktischen, technischen und verfahrenstechnischen Fragen gewinnen lassen.²⁴ Insbesondere könnten dadurch die technisch und rechtlich anspruchsvollen Fragestellungen zum Datenmanagement und Datenschutz geklärt werden.²⁵</p>
--	--

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Ja, aus Sicht der BFU kann dieser Absatz aus Art. 6a SVG gelöscht werden. Art. 6a SVG wurde im Zuge von «Via sicura» mit diesem Absatz ergänzt. Dabei geht es im Art. 6a SVG eigentlich um übergeordnete Massnahmen zur Sicherheit der Infrastruktur. Im Jahr 2016 ist die neue Norm zu den Fussgängerstreifen erschienen. Darin werden die Anforderungen an die Ausgestaltung von Fussgängerstreifen detailliert beschrieben. Die Kantone und Gemeinden sind angehalten, diese Norm bei der Überprüfung von bestehenden Fussgängerstreifen sowie beim Erstellen von neuen Fussgängerstreifen zu berücksichtigen. Die BFU konnte bei der Erarbeitung dieser Norm einen wesentlichen Beitrag leisten. Damit sind die relevanten Sicherheitsaspekte bei Fussgängerstreifen gut berücksichtigt.</p>		

²⁴ Houwing S., Alcohol interlocks and drink driving rehabilitation in the European Union, Best practice and guidelines for Member States, 2016 European Transport Safety Council

²⁵ Vgl. Bartelt-Lehrfeld R., Alkock – Gesetzgeberischer Reformbedarf, in: 57. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2019

	Bei einer zukünftigen Überarbeitung der Norm wird die BFU darauf hinwirken, die Anforderungen an bestimmte Fussgängerstreifen – solche an Knoten bzw. mit Lichtsignalanlage – an die bestehende BFU-Grundlage «Fussgängerstreifen» anzupassen.
--	--

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Im Rahmen einer österreichischen Studie konnte im Umfeld von Rennsportveranstaltungen ein erhöhtes Geschwindigkeitsverhalten festgestellt werden²⁶. Auch wenn die Frage der Kausalität in dieser Studie ungeklärt bleibt, kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Besuch von Rundstreckenrennen einen sportlich-riskanten Fahrstil auf öffentlichen Strassen begünstigt.</p> <p>Vor diesem Hintergrund sollten derartige Veranstaltungen nur unter der Auflage von begleitenden Kampagnen und Verkehrskontrollen auf den Zufahrtswegen von den kantonalen Behörden genehmigt werden dürfen.</p> <p>Die vorgeschlagene Anpassung des Absatzes 2 des Artikels 52 E-SVG könnte jedoch zu widersprüchlichen Interpretationen führen, nämlich dass Ausflugsfahrten sowie vom Verbot ausgenommene Rundstreckenrennen keine Bewilligung durch die Kantone bedürfen. Auch wenn der erläuternde Bericht klar macht, dass dies nicht angedacht ist, schlägt die BFU eine präzisere Formulierung vor (vergleichen Sie Ihre treffendere französische Formulierung):</p> <p>Art. 52 Abs. 2 E-SVG: 2 Andere motor- und radsportliche Veranstaltungen auf öffentlichen Strassen sowie vom Verbot ausgenommene Rundstreckenrennen bedürfen der Bewilligung der Kantone, deren Gebiet befahren wird. Ausflugsfahrten bedürfen keiner Bewilligung.</p>		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die BFU kann die Argumentation im erläuternden Bericht zur Teilrevision des Strassen-</p>		

²⁶ Rainer Christ, Motorsport aus verkehrspsychologischer Sicht, 1992

	verkehrsgesetzes nachvollziehen.
--	----------------------------------

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die BFU unterstützt den Vorschlag, eine klare gesetzliche Grundlage zu schaffen. Damit kann der Bundesrat künftig das ASTRA in seinen Verordnungen ermächtigen, in besonderen Fällen nicht nur Verordnungen, sondern auch Ausnahmen davon in Form von Einzelfallentscheidungen (Verfügungen) zu erlassen. Auf diesem Weg werden – wenn es notwendig sein sollte – rasche und flexible Lösungen ermöglicht.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ²⁷ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine internationale Harmonisierung der Vorschriften für den Strassenverkehr ist grundsätzlich zweckmässig. Deshalb begrüsst es die BFU, dass dem Bundesrat in bestimmten Bereichen, die in Art. 106a Abs. 1 E-SVG näher definiert sind, ein Handlungsspielraum zum Abschluss entsprechender völkerrechtlicher Verträge eingeräumt wird. Gleichzeitig ist aber auch die Mitwirkung in internationalen Gremien weiterhin wichtig, da sich nur auf diesem Weg auf gute, der Verkehrssicherheit dienende Lösungen, hinwirken lässt.		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsstufe (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

²⁷ SR 0.741.531.951.4

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die BFU unterstützt diesen Vorschlag.</p>
--	--

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Halterhaftung für Ordnungsbussen trägt zu mehr Verkehrssicherheit bei, da die verhaltensbeeinflussende Wirkung von Polizeikontrollen erfahrungsgemäss grösser ist, wenn die subjektive Bestrafungswahrscheinlichkeit steigt.</p> <p>Es war immer beabsichtigt, auch juristische Personen als Fahrzeughalter für geringfügige Verstösse gegen das Strassenverkehrsrecht in die Pflicht zu nehmen.²⁸ Die BFU hat dies stets unterstützt. Das Bundesgericht hat mit dem Urteil BGE 144 I 242 deutlich gemacht, dass das OBG diesbezüglich nachgebessert werden sollte. Die heutige Fassung des OBG verstösst bei einer Anwendung auf Unternehmen als Fahrzeughalter gegen das Legalitätsprinzip bzw. gegen den Grundsatz «keine Strafe ohne Gesetz».</p>		

²⁸ Vgl. dazu die Botschaft vom 20.10.2010 zu Via sicura (BBl 2010 S. 8486 f)