



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Kanton Solothurn Rathaus Barfüssergasse 24 4509 Solothurn <i>Kontaktperson:</i> Kenneth Lützelschwab Amtschef Motorfahrzeugkontrolle kenneth.luetzelschwab@mfk.so.ch
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:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Bei der situationsbedingten Entbindung von der Beherrschungspflicht der Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer handelt es sich um eine Folge der technischen Entwicklung automatisierter Fahrzeuge. Die zu schaffenden Rechtsgrundlagen müssen detailliert regeln, wer unter welchen Voraussetzungen die Verantwortung trägt. Heute sind die Kontrollbehörden aufgrund klarer Regelungen in der Lage, die nötigen polizeilichen Handlungen bereits am Kontroll- oder Unfallort anzuordnen bzw. durchzuführen. Dies muss weiterhin möglich sein, weshalb auch der Erlass datenschutzrechtlicher Bestimmungen erforderlich sein dürfte.</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)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Daten müssen unbedingt normiert und in einem standardisierten Format - unabhängig von Fahrzeugart und Fahrzeughersteller – abrufbar sein. Weiter muss die Rückverfolgbarkeit der Datenauslesung gewährleistet sein.		

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
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input 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 «Raserdelikten» 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: Für die Polizei ist ausschlaggebend, dass dies nicht mit einer Änderung der ersten polizeilichen Handlungen und den gut eingespielten Abläufen verbunden ist.		

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im erläuternden Bericht (Ziff. 1.3.3.1.2, a. E.) wird ausgeführt, mit der Senkung der Mindestentzugsdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttätern und -täterinnen werde das Kernanliegen der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" weiterhin erfüllt. Diese Volksinitiative sah einen neuen Art. 123c BV vor. Darin war in Abs. 4 lit. a vorgesehen, bei Ersttätern, die den Rasertatbestand erfüllen, den Führerausweis für mindestens zwei Jahre zu entziehen. Die Anliegen der Volksinitiative wurden während den parlamentarischen Beratungen zu Via sicura ins revidierte Strassenverkehrsgesetz aufgenommen. Deshalb zogen die Initianten und Initiantinnen die Initiative zurück. Mit einer Senkung der Mindestentzugsdauer von 24 auf 6 Monate werden die Anliegen der Initiative auch "im Kern" nicht erfüllt. Ausserdem geht aus dem erläuternden Bericht nicht hervor, was mit "im Kern" gemeint ist. Es verhält sich eher so, dass die Anliegen der Initiative, über die notabene nie eine Volksabstimmung oder eine Vernehmlassung durchgeführt wurde, mit der vorgeschlagenen Neuregelung auch im Kern kaum erfüllt werden. Die Initiative wollte eine strenge Gangart gegenüber Rasern sowohl in straf- als auch in massnahmerechtlicher Hinsicht einführen. Mit einer Senkung der Mindestentzugsdauer um drei Viertel wird diesem Anliegen nicht nachgekommen.		

Die vorgeschlagene Mindestentzugsdauer von sechs Monaten bei einem Raserdelikt erscheint als zu tief angesetzt. Die Tatbestandsumschreibungen in Art. 16c Abs. 2 lit. a^{bis} und 90 Abs. 3 E-SVG entsprechen inhaltlich den geltenden Bestimmungen. Somit ist davon auszugehen, dass die Qualifizierung der Gefährdung und des Verschuldens zumindest bei vorsätzlicher Tatbegehung gleich bleibt. Strafrechtlich handelt es sich weiterhin um qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzungen. Art. 90 Abs. 3 E-SVG droht dieselbe höchst mögliche Freiheitsstrafe wie im geltenden Recht an. Der Unterschied zum geltenden Recht besteht lediglich darin, dass keine Mindeststrafe mehr vorgesehen ist. Der Wortlaut von Art. 16c Abs. 2 lit. a^{bis} und 90 Abs. 3 E-SVG stimmt inhaltlich überein. Sowohl in subjektiver als auch in objektiver Hinsicht ist von einer qualifiziert schweren Gefährdung als auch von einem qualifiziert schweren Verschulden auszugehen. Soll das Kernanliegen der Raserinitiative weiterhin erfüllt werden, ist eine Mindestentzugsdauer von sechs Monaten zu tief. Sie entspricht kaum der geltenden und der künftigen gesetzlichen Qualifikation der Gefährdung und des Verschuldens. Bei einem sechsmonatigen Entzug besteht zudem das Risiko, dass der Entzug abläuft, bevor die Fahreignung abgeklärt ist. Des Weiteren kann die Sperrfrist nicht mehr als sechs Monate betragen, wenn es zu einem Sicherungsentzug infolge mangelnder Fahreignung in charakterlicher Hinsicht kommt. Im Fall eines Warnungsentzugs hingegen kann die Mindestentzugsdauer erhöht werden. Wir beantragen daher, die Mindestentzugsdauer bei einem erstmaligen Raserdelikt auf zwölf Monate festzulegen.

Nach geltendem Recht sind die Raserdelikte sowohl bei den Warnungsmassnahmen (Art. 16c Abs. 2 lit. a^{bis} SVG) als auch bei den Sicherungsmassnahmen (Art. 16d Abs. 3 lit. b SVG) geregelt. Im erläuternden Bericht wird ausgeführt, die vorgesehene Mindestentzugsdauer von sechs Monaten könne nach Ermessen der kantonalen Behörden je nach den konkreten Umständen der Tat und dem automobilistischen Leumund erhöht werden. Damit ist nicht sichergestellt, dass beispielsweise bei einem Ersttäter oder einer Ersttäterin eine angemessene Erhöhung der Mindestentzugsdauer den Anliegen der Raserinitiative gerecht würde. Oft gibt beispielsweise die erst im Rechtsmittelverfahren vorgebrachte berufliche Notwendigkeit (Art. 16 Abs. 3 SVG) den Rechtsmittelinstanzen Anlass, die erstinstanzlich angeordnete Entzugsdauer zu verkürzen.

Folgendes Beispiel mag die Unzulänglichkeiten der vorgeschlagenen Regelung verdeutlichen: einem Ersttäter oder einer Ersttäterin wird nach einer schweren Widerhandlung (Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG) der Führerausweis für die Dauer von drei Monaten entzogen (Art. 16c Abs. 2 lit. a SVG). Nach einer schweren Widerhandlung innerhalb von fünf Jahren beträgt die Mindestentzugsdauer bereits zwölf Monate (Art. 16c Abs. 2 lit. c SVG). Der Gesetzgeber ging seinerzeit offenbar davon aus, dass das Verschulden bei einem Wiederholungstäter oder einer Wiederholungstäterin einschneidender sanktioniert werden müsse. Damit ergibt sich eine kaum erklär- bare gleich strenge Sanktionierung wie bei der vorgesehenen Sanktionierung der Raserdelikte. Die Raserdelikte sollen weiterhin in Art. 16c Abs. 2 SVG geregelt sein. Nach dem Wortlaut und der systematischen Einordnung dieser Bestimmung müsste nach einer zweiten schweren Widerhandlung innerhalb von fünf Jahren, auch nach einem vorgängigen Raserdelikt, ein Führerausweisentzug von mindestens zwölf Monaten angeordnet werden. Diese Mindestentzugsdauer könnte nach den Umständen des konkreten Falles erhöht werden. Hier wird, zumindest nach der systematischen Einordnung, ein Raserdelikt bezüglich der anzuordnenden Mindestentzugsdauer gleich behandelt wie eine "gewöhnliche" schwere Widerhandlung. Dem qualifizierten Verschulden und der qualifizierten Gefährdung wird hinsichtlich der anzuordnenden Mindestentzugsdauer zumindest nach dem Gesetzeswortlaut nicht Rechnung getragen.

Um Rechtssicherheit bei den rechtsanwendenden Behörden und den Rechtsunterworfenen zu schaffen, wird vorgeschlagen, die Raserdelikte in das bestehende Kaskadensystem zu integrieren. Dies bedingt einerseits die Schaffung einer neuen Bestimmung, welche Legaldefinitionen der Rasertatbestände und die Mindestentzugsdauern je nach den allfälligen Vorbelastungen enthält. Andererseits bedingt dies die Änderungen der bestehenden Art. 16b Abs. 2 und 16c Abs. 2 SVG, in denen die anzuordnenden Mindestentzugsdauern je nach Vorbelastung mit einem Raser- oder anderen Delikten neu zu bestimmen sind. Sollte dieses Anliegen nicht verfolgt werden, machen wir beliebt, die Raserdelikte systematisch richtig in Art. 16c SVG einzuordnen, nämlich die Tatbestände in Abs. 1 und die Rechtsfolgen in Abs. 2.

In der Vernehmlassungsvorlage ist nicht geklärt, ob bei einem Raserdelikt in jedem Fall ein vorsorglicher Führerausweisentzug und eine verkehrspsychologische Untersuchung anzuordnen sind. Dies namentlich, wenn eine Geschwindigkeitsüberschreitung nur knapp den Rasertatbestand erfüllt (erläuternder Bericht, Ziff. 1.3.31.1). Der geltende Art. 15d Abs. 1 lit. d SVG spricht zwar dafür. Bei der Rechtsanwendung ergeben sich aber erhebliche Probleme. Raserdelikte sind Verbrechen, die einerseits einen umfangreichen Untersuchungsaufwand seitens der Untersuchungsbehörden bedingen. Andererseits haben die Strafgerichte eine lange Durchlaufzeit. Es ist zu erwarten, dass ein rechtskräftiges Urteil erst dann vorliegt, wenn die vorgeschlagene Mindestentzugsdauer längst abgelaufen ist. Für die Administrativbehörden ergeben sich dadurch Unsicherheiten. Dies betrifft beispielsweise die Frage, ob trotz ernsthafter Zweifel an der Fahreignung der Führerausweis wieder auszuhändigen ist oder nicht, um so der angenommenen Motion Caroni (Fairere Verfahren im Strassenverkehr; 17.4317) Genüge zu tun.

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 type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input 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:		

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
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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:		

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 ¹ 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:		

¹ SR 0.741.531.951.4

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 Verordnungsebene (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
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Ausdehnung der Halterhaftung wird als weniger problematisch erachtet als die früher eingeführte Halterhaftung für natürliche Personen.		

Weitere Bemerkungen

1. Streichung von Art. 16c Abs. 3 SVG

Die Bestimmung ist systemwidrig und privilegiert Personen, die während eines laufenden Entzugs des Führerausweises ein Motorfahrzeug lenken. Während beispielsweise nach zwei schweren Widerhandlungen innerhalb von fünf Jahren eine Entzugsdauer von mindestens 15 Monaten erstanden werden muss, kann diese Gesamtentzugsdauer bei einem Fahren trotz Entzugs, je nachdem, wann seit Beginn des ersten Entzugs gefahren wurde, verkürzt werden. Sachliche Gründe dafür sind keine ersichtlich. Sie finden sich auch nicht in der Botschaft des Bundesrates aus dem Jahr 1999 zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (BBl 1999 4462).

Wir beantragen die ersatzlose Streichung von Absatz 3.

2. Ergänzung des Art. 16c^{bis} SVG

Wird im Ausland gegen einen Inhaber oder eine Inhaberin eines schweizerischen Führerausweises wegen einer Widerhandlung im Ausland ein Fahrverbot angeordnet, darf bei einem Ersttäter respektive bei einer Ersttäterin die Dauer des in der Schweiz anzuordnenden Warnungsentzugs die Dauer des ausländischen Fahrverbots nicht übersteigen.

Dies hat zur Folge, dass auch bei einem Delikt, das in der Schweiz unter den Rasertatbestand fällt, beispielsweise nur ein Warnungsentzug für die Dauer von einem Monat ange-

ordnet werden darf, wenn im Ausland ein Fahrverbot nur von einem Monat angeordnet wurde. Damit ergibt sich eine nicht erklärbare Begünstigung von Personen, die im Ausland qualifiziert schwere Widerhandlungen begehen. Nur schwer nachvollziehbar wäre auch, wenn solche Personen einer verkehrspsychologischen Fahreignungsabklärung unterzogen würden, wenn ihnen ein Führerausweisentzug von lediglich einem Monat droht.

In Anbetracht dessen beantragen wir die Ergänzung von Art. 16c^{bis} SVG mit einem neuen Absatz 3, der bestimmt, dass Absatz 2 bei Raserdelikten im Ausland keine Anwendung findet.

3. Verzicht auf das Nachschulungsobligatorium gemäss Art. 16e SVG

Die Umsetzung dieser Bestimmung ist seit 2012 auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben. In verschiedenen Arbeitsgruppensitzungen haben sich das ASTRA, Kantone, die Beratungsstelle für Unfallverhütung und Psychologen/Suchtfachleute in der Zwischenzeit mit der möglichen Umsetzung auseinandergesetzt. Der Umsetzung sehen wir sehr skeptisch entgegen. In verschiedenen Kantonen werden aktuell freiwillige Nachschulungen erfolgreich angeboten.

Unklare Auswirkungen

Dieser Artikel wurde praktisch diskussionslos im Rahmen von Via sicura beschlossen. Ähnlich wie bei der Alkoholwegfahrsperre und den Datensicherungsgeräten wurde die Umsetzbarkeit (Fremdsprachige, mehrtägiges Angebot vs. Entzugsdauer, Fahreignungsabklärungen, Kosten-/Nutzenbetrachtung u.a.m.) nicht verifiziert bzw. vernachlässigt.

Kosten- und Zeitfaktor

Es muss ein regionales und sprachlich korrektes (=vielfältiges) Kursangebot aufgebaut werden, damit die Entzugsdauer nicht unnötig verlängert wird. Die Kosten für eine solche Organisation werden auf die Kursteilnehmenden, die durch Bussen, Gebühren, Regressforderungen von Versicherungen, Fahreignungsabklärungskosten u.v.m. ohnehin schon arg gebeutelt sind, abgewälzt. Diese Kosten werden absehbar hoch sein, weil die einzelnen Schulungsgruppen eher klein sein sollen, weil hoch qualifizierte Moderatoren die Kurse leiten werden und weil die Kurslokalitäten in regionalen Zentren mit hoher Anbindung an den öffentlichen Verkehr, mithin zu hohen Kosten, angemietet werden müssen, nachdem die Kurse ja während laufendem Entzug zu besuchen sein werden.

Ein solches Angebot, noch dazu in den entsprechenden Sprachen, dürfte zu Engpässen oder zur Verlängerung der Entzugszeiten (auch wenn die Betroffenen - insbesondere aufgrund der beruflichen Bedürfnisse - darauf angewiesen sind) führen.

Die von Bundesrat und Parlament oppositionslos angenommene Motion Caroni (17.4317), "fairere Verfahren im Strassenverkehr", die unter anderem eine speditivere Abwicklung von Ausweisentzügen fordert, ist beim Bund noch in Bearbeitung. Ebenso werden mit der angenommenen Motion Graf-Litscher (17.3520) "Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen" Differenzierungen von Entzugsdauern gefordert und somit auch die Mindestentzugsdauern zur Diskussion gestellt.

Die beabsichtigten obligatorischen Nachschulungen werden sich konträr zu den Zielsetzungen der beiden Motionen auswirken.

Wirkung fraglich

Wir sind überzeugt, dass solch intensive quasi-verhaltenstherapeutische Massnahmen für diese Personengruppe nur mit hervorragenden Kursleitungen erfolgreich umgesetzt werden können. Ebenso überzeugt sind wir, dass für das vorliegende Mengengerüst von Kandidatinnen und Kandidaten (das ASTRA rechnet mit jährlich rund 10'000 Kursteilnehmenden), ge-

nau diese qualifizierten Kursleitungen - auch wenn diese Feststellung von den Psychologen bestritten wird - fehlen werden. Es ist zu befürchten, dass diese Nachschulung das gleiche Schicksal erleidet wie die Zweiphasenausbildung bei den Neulenkenden. In der Theorie überzeugt die Massnahme. In der Praxis ist es nach unserer Beurteilung nicht realistisch, diese Massnahme auch wirklich wirkungsvoll um zu setzen.

Übertrieben

Personen, die unter Betäubungsmitteln oder mit über 1,6‰ gefahren sind, müssen sich schon heute, im Rahmen der Fahreignungsabklärung, mit ihren Konsumgewohnheiten auseinandersetzen. Der neue Gesetzesartikel fordert nun, auch alle anderen Personen obligatorisch und unfreiwillig psychologisch «zu therapieren», die mit einem Wert unter 1,6‰ gefahren sind. Ebenso sind die angedachten zeitlichen Anforderungen (4 Abende oder 2 Halbtage) logistisch und finanziell eine grosse Herausforderung.

Aus diesen Gründen beantragen wir den Verzicht auf das Nachschulungsobligatorium und die ersatzlose Aufhebung von Art. 16e SVG.