

**Botschaft  
zu Via sicura, Handlungsprogramm des Bundes  
für mehr Sicherheit im Strassenverkehr**

vom 20. Oktober 2010

---

Sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin  
Sehr geehrte Frau Ständeratspräsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dieser Botschaft unterbreiten wir Ihnen einen Entwurf zur Änderung von Bundeserlassen, die zur Umsetzung von Via sicura erforderlich sind, mit dem Antrag auf Zustimmung. Der Entwurf beinhaltet Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes, des Bundesgesetzes über die Invalidenversicherung sowie der Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr.

Gleichzeitig beantragen wir Ihnen, die folgenden parlamentarischen Vorstösse abzuschreiben:

- |      |   |         |   |
|------|---|---------|---|
| 2004 | P | 04.3249 | Erhalt der Fahrtauglichkeit (N 8.10.04, Marty Kälin)                                    |
| 2004 | P | 04.3404 | Verhinderung schwerer Unfälle mit Lastwagen im Strassenverkehr (N 8.10.04, Marty Kälin) |
| 2004 | P | 04.3472 | Massnahmenkonzept gegen Raser (N 17.12.04, Hochreutener)                                |
| 2004 | P | 04.3512 | Stopp der Raserei (N 17.12.04, Teuscher)  |
| 2004 | P | 04.3516 | SVG. Kein Verzicht auf Rückgriffsrecht bei Grobfahrlässigkeit (N 17.12.04, Joder)       |
| 2005 | P | 03.3352 | Verkehrsregelnverordnung. Änderung (N 17.3.05, Simoneschi-Cortesi)                      |
| 2005 | P | 05.3317 | Mehr Verkehrssicherheit bei Motorradfahrern (N 7.10.05, Joder)                          |
| 2006 | P | 06.3119 | Wider die Bussenschlupflöcher (N 23.6.06, Hubmann)                                      |

Wir versichern Sie, sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin, sehr geehrte Frau Ständeratspräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

20. Oktober 2010

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Doris Leuthard

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

---

## Übersicht

***Noch immer sterben jedes Jahr im Strassenverkehr rund 350 Menschen und über 4700 werden schwer verletzt. Diese Verkehrsoffer müssen nicht einfach als Schicksal hingenommen werden, sondern deren Anzahl lässt sich signifikant – schätzungsweise um einen Viertel – reduzieren, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Massnahmen realisiert werden.***

### **Ausgangslage**

*Trotz der positiven Entwicklung der letzten Jahre starben im Jahr 2009 349 Menschen infolge eines Strassenverkehrsunfalls und 4708 wurden schwer verletzt. Die Gesellschaft muss für die Opfer des Strassenverkehrs pro Jahr mehr als 5 Milliarden Franken für materielle Schäden aufwenden. Weit mehr als die Hälfte dieser Kosten entfällt auf reine Sachschäden. Daneben entstehen unter anderem Kosten für die medizinische Versorgung und für Produktionsausfälle auf dem Arbeitsmarkt.*

*Weitere markante Fortschritte in der Strassenverkehrssicherheit sind mit einer langfristig ausgerichteten, ganzheitlichen und kohärenten Politik möglich, die gezielt die Ursachen schwerer Unfälle bekämpft. Um die neue Politik tragfähig und realisierbar zu machen, wurde ein partizipativer Ansatz gewählt. Die neue Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik Via sicura wurde «bottom-up» entwickelt, das heisst, in einem Projekt unter der Federführung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) wirkten rund 80 Personen aus Fachorganisationen, Interessenverbänden, Kantons- und Gemeindebehörden mit.*

*Im Vernehmlassungsverfahren hat sich gezeigt, dass die Anstrengungen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit grossmehrheitlich auf Zustimmung stossen und auch die meisten vorgeschlagenen Massnahmen Akzeptanz finden.*

*Mit den in dieser Botschaft vorgeschlagenen Massnahmen kann eine weitere markante Verbesserung der Sicherheit auf den Schweizer Strassen erreicht werden. Die Anzahl der getöteten (jährlich rund 350) und der schwer verletzten Menschen (jährlich rund 5000) kann um rund einen Viertel gesenkt werden.*

### **Inhalt der Vorlage**

*Der Bundesrat hat aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassung auf die Weiterverfolgung stark umstrittener Massnahmen verzichtet, wie beispielsweise die Finanzierungsmassnahmen (Zuschlag auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie oder teilweise Zweckbindung der Verkehrsbusseneinnahmen für Verkehrssicherheitsprojekte) oder die obligatorische periodische Weiterbildung für alle Inhaber und Inhaberinnen des Führerausweises. Diese Vorlage enthält nur diejenigen Massnahmen, die im Vernehmlassungsverfahren breite Zustimmung gefunden haben und die eine Gesetzesänderung voraussetzen.*

---

*Mit dieser Vorlage trägt der Bundesrat auch den zahlreichen parlamentarischen Vorstössen Rechnung, die eine Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit, insbesondere Massnahmen gegen schwere Geschwindigkeitswiderhandlungen, verlangen. Allein im Jahr 2009 wurden zudem 16 parlamentarische und kantonale Initiativen zum Thema «Raser» und «Raserinnen» eingereicht. Bei seinen Antworten auf die parlamentarischen Vorstösse hat der Bundesrat immer auf das Handlungsprogramm Via sicura verwiesen und beantragt, die Vorstösse, die weiter gehen als Via sicura, abzulehnen.*

*Dass gesetzliche Massnahmen positive Wirkungen auf die Verkehrssicherheit haben, zeigt die letzte grosse Revision des Strassenverkehrsgesetzes mit der Absenkung des Alkohol-Promillegrenzwertes zusammen mit der systematischen, verdachtsfreien Atem-Alkoholkontrolle, der Verschärfung der Administrativmassnahmen (Kaskadensystem beim Führerausweisenzug), dem Führerausweis auf Probe und der Zweiphasenausbildung für Neuliker und Neulikerinnen. Seit diese Massnahmen im Jahr 2005 in Kraft getreten sind, konnte die Anzahl der getöteten Menschen im Strassenverkehr um rund 15 Prozent und jene der Schwerverletzten um rund 7 Prozent gesenkt werden.*

*Inhaltlich lassen sich die vorgeschlagenen Massnahmen in folgende Gruppen aufteilen:*

*Präventive Massnahmen: zum Beispiel Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss für bestimmte Personengruppen, generelle Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag, Mindestalter von 7 Jahren zum Radfahren sowie Helmtragspflicht für Radfahrer und Radfahrerinnen bis 14 Jahre.*

*Massnahmen zur besseren Durchsetzung bestehender Regeln: zum Beispiel Massnahmen zur Qualitätssicherung bei Fahreignungsabklärungen, Einführung der beweissicheren Atem-Alkoholprobe, Verbot entgeltlicher und öffentlicher Warnungen vor Verkehrskontrollen, Befristung der Führerausweiskategorien und Verantwortung des Fahrzeughalters oder der Fahrzeughalterin für Ordnungsbussen.*

*Repressive Massnahmen bei «Raserdelikten» und anderen schwerwiegenden Delikten: zum Beispiel Fahrzeugeinziehung und -verwertung, obligatorische Fahreignungsabklärung beim Verdacht fehlender Fahreignung, Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten sowie von Alkohol-Wegfahrsperrern.*

*Infrastrukturmassnahmen: zum Beispiel Sanierung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen und Überprüfung der Strassenbauprojekte auf allfällige Verkehrssicherheitsdefizite («road safety audit»).*

*Massnahmen zur Optimierung der Unfallstatistik: zum Beispiel visuelle Darstellung der Unfälle auf der Landkarte zur Feststellung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen und verbesserte Auswertung der Unfalldaten.*

## Inhaltsverzeichnis

<b>Übersicht</b>	<b>2</b>
<b>1 Grundzüge der Vorlage</b>	<b>7</b>
1.1 Ausgangslage	7
1.1.1 Die Verkehrssicherheitslage in Europa	8
1.1.2 Die Verkehrssicherheitslage in der Schweiz	9
1.1.3 Die Schweiz im internationalen Vergleich	12
1.1.4 Das aktuelle Unfallgeschehen in der Schweiz	13
1.1.5 Das Handlungsprogramm Via sicura	15
1.2 Untersuchte Lösungsmöglichkeiten	16
1.2.1 Bestehende Möglichkeiten im Bereich des Strassenverkehrsrechts	16
1.2.2 Finanzierungsvarianten	16
1.2.3 Politische Vorstösse, insbesondere gegen «Raser» und «Raserinnen»	17
1.3 Die beantragte Neuregelung	18
1.3.1 Ansatz	18
1.3.2 Vorgeschlagene Massnahmen	20
1.3.2.1 Infrastruktursicherheit	20
1.3.2.2 Verbot von Gigalinen	20
1.3.2.3 Keine Begleitung auf Lernfahrten durch Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen	21
1.3.2.4 Befristung der Führerausweiskategorien	21
1.3.2.5 Alterslimite zum Führen von Motorfahrzeugen mit mehr als acht Sitzplätzen	22
1.3.2.6 Abklärung der Fahreignung oder der Fahrkompetenz	23
1.3.2.7 Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkenden	24
1.3.2.8 Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten (Blackbox)	24
1.3.2.9 Alkohol-Wegfahrsperre	25
1.3.2.10 Neudefinition des Mindestalters für Radfahrer und Radfahrerinnen	26
1.3.2.11 Mindestalter für Fuhrleute	26
1.3.2.12 Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung	27
1.3.2.13 Verbot für bestimmte Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren	28
1.3.2.14 Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag	29
1.3.2.15 Erhöhung der Velohelmtragquote	30
1.3.2.16 Beweissichere Atem-Alkoholkontrolle	31
1.3.2.17 Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen	33
1.3.2.18 Einführung einer Schadenverlaufserklärung	33
1.3.2.19 Informationssystem Verkehrszulassung	34
1.3.2.20 Auskunftsberechtigung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen für Daten zu Administrativmassnahmen	36
1.3.2.21 Optimierung der Strassenverkehrsunfall-Statistik	37
1.3.2.22 Optimierung der Strassenverkehrskontroll-Statistik	38

1.3.2.23	Einziehung und Verwertung von Motorfahrzeugen bei skrupelloser Tatbegehung	38
1.3.2.24	Verbot von entgeltlichen Warnungen vor Verkehrskontrollen	39
1.3.2.25	Einsatz für grenzüberschreitende Strafverfolgung	40
1.3.2.26	Straffung des Ordnungsbussenverfahrens	40
1.4	Vernehmlassungsverfahren	41
1.4.1	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	41
1.4.2	Nicht weiterverfolgte Massnahmen	42
1.4.2.1	Finanzielle Unterstützung der Umsetzung	42
1.4.2.2	Obligatorische Weiterbildung	43
1.4.2.3	Verbot für Lieferwagenfahrer und Lieferwagenfahrerinnen, unter Alkoholeinfluss zu fahren	43
1.4.2.4	Informationspflicht bei der Abgabe von Medikamenten	43
1.4.2.5	Schaffung von Verkehrsgerichten	44
1.4.2.6	Mindestanforderungen an die charakterliche Eignung	44
1.5	Abstimmung von Aufgaben und Finanzen	44
1.6	Rechtsvergleich und Verhältnis zum europäischen und zum internationalen Recht	46
1.6.1	Allgemeines	46
1.6.2	Rechtsvergleich mit der Europäischen Union	46
1.6.3	Verhältnis zum europäischen und internationalen Recht	47
1.7	Umsetzung	48
1.8	Erledigung parlamentarischer Vorstösse	48
<b>2</b>	<b>Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln</b>	<b>50</b>
2.1	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958	50
2.2	Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970	70
2.3	Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr	72
2.4	Bundesgesetz vom 19. Juni 1959 über die Invalidenversicherung	73
<b>3</b>	<b>Auswirkungen</b>	<b>73</b>
3.1	Auswirkungen auf den Bund	73
3.1.1	Finanzielle Auswirkungen	73
3.1.2	Personelle Auswirkungen	74
3.1.3	Sonstige Auswirkungen	74
3.2	Auswirkungen auf die Kantone	74
3.3	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	76
3.3.1	Notwendigkeit und Möglichkeit staatlichen Handelns	76
3.3.2	Auswirkungen auf die einzelnen gesellschaftlichen Gruppen	76
3.3.3	Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft	76
3.3.4	Alternative Regelungen und Zweckmässigkeit im Vollzug	77
3.4	Andere Auswirkungen	77
<b>4</b>	<b>Verhältnis zur Legislaturplanung</b>	<b>77</b>

<b>5 Rechtliche Aspekte</b>	<b>78</b>
5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit	78
5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	78
5.3 Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen	79
<b>Anhang</b>	
Übersicht über das Inkrafttreten der wichtigsten verkehrssicherheitsrelevanten Vorschriften des Strassenverkehrsrechts in der Schweiz	80
<b>Strassenverkehrsgesetz (SVG) (Entwurf)</b>	<b>83</b>
<b>Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr (Entwurf)</b>	<b>113</b>

# Botschaft

## 1 Grundzüge der Vorlage

### 1.1 Ausgangslage

Der moderne Strassenverkehr spielt für Wirtschaft und Gesellschaft eine wichtige Rolle. Er ermöglicht die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs, verkürzt die Transportzeiten dieser Güter und verbindet Märkte sowohl national als auch international. Auch erlaubt er dem Individuum die Befriedigung seiner Mobilitätsbedürfnisse, sei es für die Berufsausübung, die Freizeitaktivitäten oder den kulturellen Austausch. Den Vorteilen der Mobilität stehen aber auch Nachteile gegenüber, die nicht nur vielen Menschen, sondern auch der Volkswirtschaft erheblichen Schaden zufügen. Nach einem Bericht der Weltgesundheitsorganisation (WHO) aus dem Jahr 2009<sup>1</sup> werden pro Jahr weltweit über 1,2 Millionen Menschen auf der Strasse getötet und zwischen 20 und 50 Millionen verletzt. Die WHO geht davon aus, dass im Jahr 2030 Strassenverkehrsunfälle die fünfthäufigste Todesursache sein werden. Im Jahr 2004 waren sie in der entsprechenden Rangliste noch an neunter Stelle. Die damit einhergehenden sozialen Kosten sind immens. Daneben verursachen Strassenverkehrsunfälle schwer bezifferbares, aber dennoch unermessliches Leid bei Opfern, Angehörigen, Freunden und Bekannten. Sie führen oft zu sozialen Verlusten und erheblichen Einschränkungen der Lebensqualität.

Strassenverkehrsunfälle sind jedoch nicht einfach nur hinzunehmende Schicksalsschläge. Zahlreiche internationale, nationale sowie regionale Anstrengungen und Sicherheitsprogramme zeigen, dass die hohen sozialen und wirtschaftlichen Kosten für Strassenverkehrsunfälle verringert werden können. Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) hält in einem Bericht aus dem Jahr 2008<sup>2</sup> fest, dass sich in den Ländern mit dem höchsten Sicherheitsniveau im Strassenverkehr die tödlichen Unfälle seit den 1970er-Jahren um mehr als 50 Prozent verringert haben, dies obwohl in diesem Zeitraum eine erhebliche Steigerung der Motorisierung zu verzeichnen war. Dieser Bericht weist aber auch darauf hin, dass Länder, welche die meisten traditionellen Sicherheitsmassnahmen erfolgreich eingeführt haben, vor der Tatsache stehen, dass zwar ein Rückgang vorhanden ist, dieser sich jedoch nach einer gewissen Zeit abschwächt. Nach der OECD ist einer der Schlüssel für Verbesserungen in der Verkehrssicherheit die Einführung eines Sicherheitssystems, das alle Aspekte der Strassenverkehrssicherheit umfasst.

<sup>1</sup> Global status report on road safety: time for action. Geneva, World Health Organization, 2009;

[http://whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840_eng.pdf) (15.9.2010).

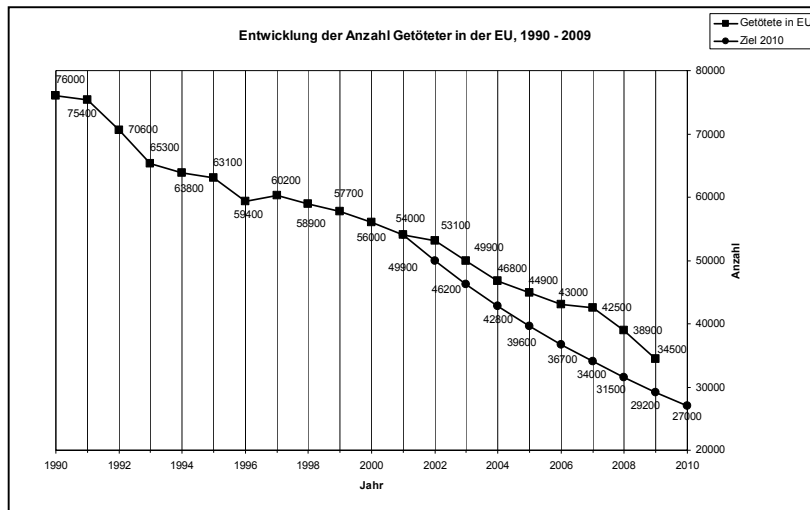
<sup>2</sup> Zéro tué sur la route; un système sûr, des objectifs ambitieux, OECD, 20.4.2009, S. 191.

### 1.1.1 Die Verkehrssicherheitslage in Europa

Im Jahr 2001 wurden in der Europäischen Union (EU) insgesamt 54 302 getötete Personen im Strassenverkehr gezählt. Im gleichen Jahr formulierte die EU-Kommission das Ziel, die Anzahl der Verkehrstoten bis ins Jahr 2010 zu halbieren<sup>3</sup>. Obwohl dieses Ziel nicht erreicht werden konnte, hat sich in den letzten zwanzig Jahren die Verkehrssicherheit in Europa im Durchschnitt verbessert. Wurden im Jahr 1991 noch rund 75 400 Getötete gezählt, waren es im Jahr 2009 noch rund 34 500, dies obwohl neue Mitgliedstaaten hinzugekommen sind und sowohl der Fahrzeugbestand als auch die Fahrleistung – also die Wegstrecke, die von Fahrzeugen innerhalb eines bestimmten Zeitraums zurückgelegt wird – erheblich zugenommen haben.

Tabelle 1

Entwicklung der Anzahl Getöteter in der EU von 1990–2009<sup>4</sup>



- 3 Weissbuch der Europäischen Kommission vom 12. September 2001: «Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft», KOM(2001)370 endg. Nicht im Amtsblatt veröffentlicht.
- 4 Quelle: CARE (EU road accidents database), Europäische Kommission, Strassenverkehrssicherheit; [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/trends/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/trends/index_en.htm) (15.9.2010).

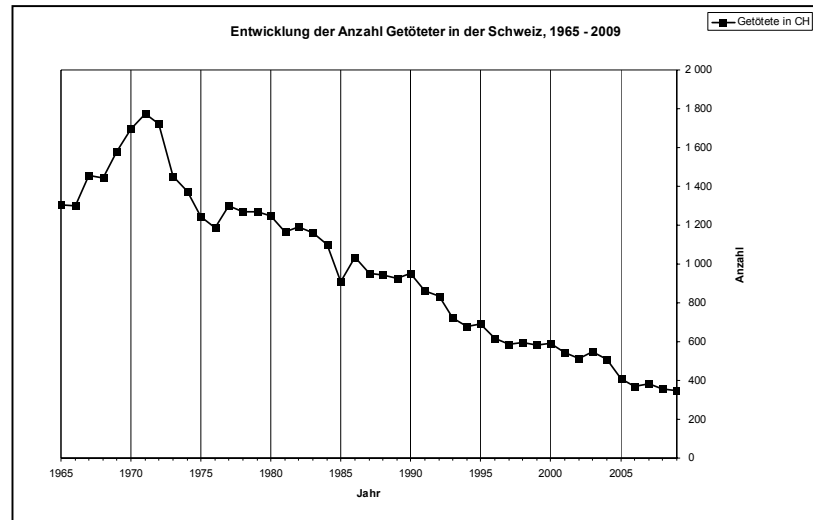


### 1.1.2 Die Verkehrssicherheitslage in der Schweiz

In der Schweiz hat sich die Verkehrssicherheit in den letzten rund 40 Jahren positiv entwickelt. Im Jahr 1971 starben 1773 Personen und im Jahr 2009 betrug die Zahl der Getöteten 349. Dies entspricht einem Rückgang von mehr als 80 Prozent. Bei den Schwerverletzten sank die Zahl von 18 785 Personen im Jahr 1971 auf 4708 Personen im Jahr 2009<sup>5</sup>, was einem Rückgang von rund 75 Prozent entspricht. Schwerverletzt ist eine Person, die eine schwere sichtbare Beeinträchtigung erleidet, die normale Aktivitäten zu Hause für mindestens 24 Stunden verhindert (z.B. Bewusstlosigkeit, Knochenbruch [exkl. Fingerbruch] oder Spitalaufenthalt von mehr als einem Tag).

Tabelle 2

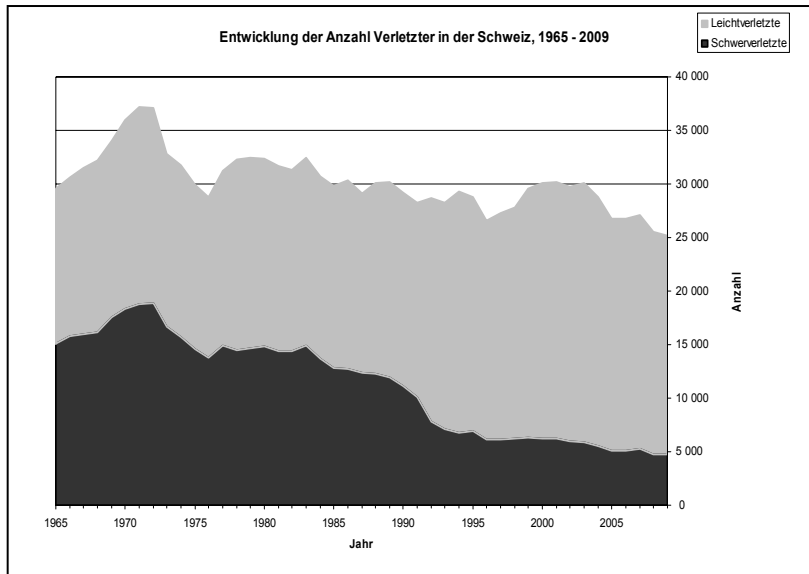
#### Entwicklung der Anzahl Getöteter im Strassenverkehr, 1965–2009<sup>6</sup>



<sup>5</sup> Bundesamt für Statistik (BFS), Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu).

<sup>6</sup> bfu, Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2009, Bern 2010 (im Folgenden «SINUS-Report»), S. 15.

### Entwicklung der Anzahl Schwerverletzter und Leichtverletzter im Strassenverkehr, 1965–2009<sup>7</sup>



Diese positive Entwicklung ist auf zwei Faktoren zurückzuführen: einerseits auf technische Massnahmen zur Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit (z.B. Airbags, Verbesserungen in der Fahrzeugkonstruktion, elektronische Fahrassistenzsysteme), andererseits auf gesetzliche Massnahmen, mit denen der Hebel an verschiedenen Unfallursachen angesetzt wurde. Eine Übersicht über das Inkrafttreten der wichtigsten verkehrssicherheitsrelevanten Vorschriften des Strassenverkehrsrechts in der Schweiz findet sich im Anhang.

Während 1970 erst gut 1,4 Millionen Personenwagen zugelassen waren, waren es im Jahr 2009 bereits rund 4 Millionen. Bei den Motorrädern stieg der Bestand von 142 000 Fahrzeugen auf 643 000. Dabei nahm auch die Fahrleistung zu: bei den Personenwagen um 126 Prozent (von 23 Mrd. auf 52 Mrd. Fahrzeugkilometer) und bei den Motorrädern um 186 Prozent (von 700 Mio. auf 2 Mrd. Fahrzeugkilometer).<sup>8</sup> Es zeigt sich also eine Abnahme der Opferzahlen trotz massiv gesteigerter Fahrleistung.

<sup>7</sup> SINUS-Report, S. 15.

<sup>8</sup> BFS, [www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/04/blank/key/01/01.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/04/blank/key/01/01.html) (15.9.2010), SINUS-Report, S. 14.

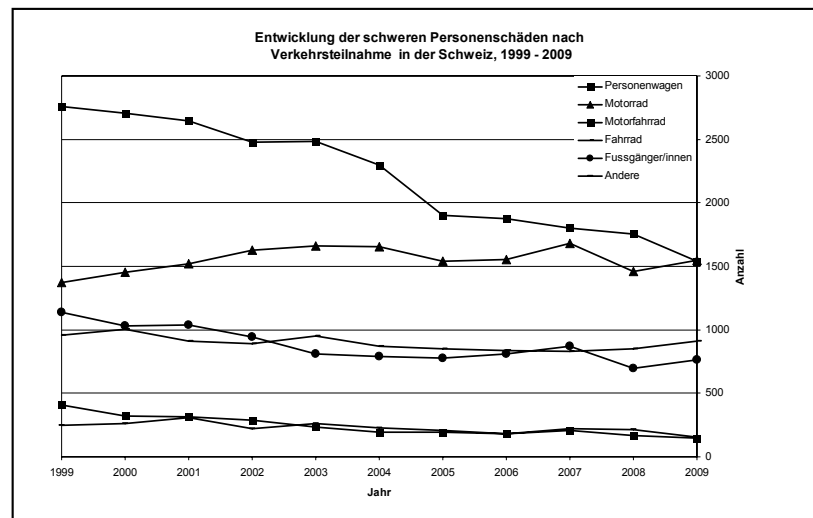
Tabelle 4

**Getötete im Strassenverkehr nach Art der Verkehrsteilnahme, 1971/2009<sup>9</sup>**

Art der Verkehrsteilnahme	1971	2009	Veränderung in Prozent
Personenwagen	668	136	-80
Motorrad	191	78	-59
Motorfahrrad	189	8	-96
Fahrrad	119	54	-55
Fussgänger/Fussgängerinnen	537	60	-89
Andere	69	13	-81
<b>Total</b>	<b>1773</b>	<b>349</b>	<b>-80</b>

Tabelle 5

**Entwicklung der schweren Personenschäden (Schwerverletzte und Getötete) nach Art der Verkehrsteilnahme, 1999–2009<sup>10</sup>**



<sup>9</sup> SINUS-Report, S. 15.

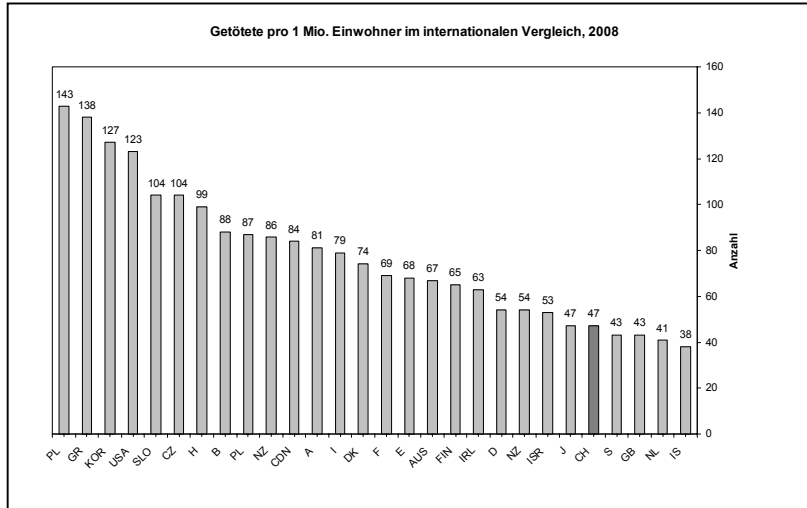
<sup>10</sup> SINUS-Report, S. 17.

### 1.1.3 Die Schweiz im internationalen Vergleich

Die Schweiz schneidet im internationalen Vergleich gut ab. Ein Vergleich mit den Spitzenreitern zeigt aber, dass weiterhin Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Würde zum Beispiel das Sicherheitsniveau der Niederlande erreicht, könnten in der Schweiz pro Jahr mehr als 40 Getötete im Strassenverkehr vermieden werden.<sup>11</sup>

Tabelle 6

#### Getötete pro 1 Mio. Einwohner und Einwohnerinnen im internationalen Vergleich, 2008<sup>12</sup>



<sup>11</sup> SINUS-Report, S. 32.

<sup>12</sup> SINUS-Report, S. 33. Daten für KOR, CDN und ISR von 2007.

**Getötete pro 1 Mio. Einwohner und Einwohnerinnen nach Art der Verkehrsteilnahme im internationalen Vergleich, 2008<sup>13</sup>**

Art der Verkehrsteilnahme	PL	GR	KOR	USA	SLO	CZ	H	B	p <sup>14</sup>	NZ	CDN	A	I	DK
Personenwagen	67	63	30	48	52	55	45	45	...	60	46	44	...	36
Motorrad	7	35	14	17	18	12	9	10	11	12	7	11	...	7
Fahrrad	11	2	6	2	8	9	11	8	4	2	2	7	5	10
Fussgänger/ Fussgängerinnen	49	22	50	14	19	23	25	9	15	7	11	12	11	11
Andere	8	16	30	41	7	5	10	16	...	4	17	7	...	10
<b>Total</b>	<b>143</b>	<b>138</b>	<b>130</b>	<b>123</b>	<b>101</b>	<b>104</b>	<b>99</b>	<b>88</b>	<b>87</b>	<b>86</b>	<b>84</b>	<b>81</b>	<b>79</b>	<b>74</b>

Art der Verkehrsteilnahme	F	E	AUS	FIN	IRL	NIRL	D	N	ISR	J	CH	S	GB	NL	S
Personenwagen	36	33	46	38	36	37	29	31	31	10	21	25	21	20	32
Motorrad	13	11	11	6	7	8	8	7	4	5	11	6	8	4	3
Fahrrad	2	1	1	3	3	1	6	2	1	8	4	3	2	9	0
Fussgänger/ Fussgängerinnen	9	11	9	10	11	11	8	7	16	15	8	5	10	3	0
Andere	9	12	0	7	6	3	4	7	1	9	4	4	2	5	3
<b>Total</b>	<b>69</b>	<b>68</b>	<b>67</b>	<b>65</b>	<b>63</b>	<b>60</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>53</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>43</b>	<b>43</b>	<b>41</b>	<b>38</b>

**1.1.4 Das aktuelle Unfallgeschehen in der Schweiz**

Im Jahr 2009 verloren in der Schweiz 349 Personen bei Strassenverkehrsunfällen das Leben. Seit dem Zweiten Weltkrieg wurden im Strassenverkehr nie so wenig Todesopfer in einem Jahr gezählt. Obwohl sich in den letzten Jahren die Anzahl getöteter Personen markant verringert hat, kann daraus nicht ein allgemeiner, für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen dauerhafter positiver Trend abgeleitet werden. Beispielsweise hat sich die Anzahl getöteter Personen bei den Insassen und Insassinnen von Personenwagen im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr zwar um 13 Prozent und bei den Motorradfahrern und -fahrerinnen um 6 Prozent verringert. Die Anzahl der tödlich verletzten Radfahrer und Radfahrerinnen hat sich mit 54 Getöteten gegenüber dem Vorjahr jedoch verdoppelt. Bei den Fussgängern und Fussgängerinnen blieb die Anzahl der Getöteten im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr praktisch unverändert.<sup>15</sup>

<sup>13</sup> SINUS-Report, S. 33. Daten für KOR von 2006, für CDN von 2007.

<sup>14</sup> Keine Daten zu Personenwagen vorhanden.

<sup>15</sup> SINUS-Report, S. 12.

Gesamtunfallgeschehen 1999/2008/2009<sup>16</sup>

	Aktueller Stand 2009			Entwicklung der Anzahl Getöteter		Entwicklung der Anzahl Schwerverletzter	
	Getötete	Schwer- verletzte	Total	Absolut		Absolut	
				Differenz zu 2008	Ø 1999–2009	Differenz zu 2008	Ø 1999–2009
<b>Total</b>	<b>349</b>	<b>4708</b>	<b>5057</b>	<b>-8</b>	<b>-27</b>	<b>-72</b>	<b>-173</b>
<i>Art der Verkehrsteilnahme</i>							
Personenwagen	136	1402	1538	-20	-17	-197	-112
Motorrad	78	1466	1544	-5	-1	92	11
Motorfahrrad	8	136	144	-1	-1	-23	-22
Fahrrad	54	858	912	27	0	37	-12
Fussgänger/ Fussgängerinnen	60	704	764	1	-6	66	-30
Andere	13	142	155	-10	-1	-47	-8

Bei den Schwerverletzten stellt sich die Situation etwas anders dar. Bei den Insassen und Insassinnen von Personenwagen ist im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang von 12 Prozent und bei den Radfahrern und Radfahrerinnen eine Zunahme von 5 Prozent zu verzeichnen. Bei den Fussgängern und Fussgängerinnen wurden jedoch 10 Prozent mehr schwere Verletzungen registriert. Bei den Motorradfahrern und -fahrerinnen musste eine Zunahme von knapp 7 Prozent verzeichnet werden.<sup>17</sup>

Bei den Unfallursachen sind die Veränderungen zum Vorjahr gering. Nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit verursachte im Jahr 2009 rund einen Viertel aller schweren Personenschäden, ebenso viele wie im Jahr 2008. Eine Verschiebung fand hinsichtlich der Verletzungsschwere statt. Es wurden bei Geschwindigkeitsunfällen insgesamt 29 Personen weniger getötet (Abnahme von 20 Prozent zum Vorjahr), dafür wurden 30 Personen mehr schwer verletzt. Während die schweren Personenschäden wegen alkoholbedingter Unfälle leicht zurückgingen, stiegen diejenigen wegen Unaufmerksamkeit und Ablenkung an.<sup>18</sup>

Trotz der positiven Entwicklung der letzten Jahre starb im Jahr 2009 alle 25 Stunden ein Mensch infolge eines Verkehrsunfalls und pro Tag wurden 13 Menschen schwer verletzt. Werden die materiellen Kosten berechnet, die die Gesellschaft für die Opfer des Strassenverkehrs aufwenden muss, ergibt sich eine Summe von mehr als 5 Milliarden Franken. Weit mehr als die Hälfte davon entfällt auf Sachschäden. Daneben entstehen unter anderem Kosten für medizinische Versorgung und Produktionsausfall auf dem Arbeitsmarkt. Die Anzahl Opfer und die aufzuwendenden

<sup>16</sup> SINUS-Report, S. 13.

<sup>17</sup> SINUS-Report, S. 12–14.

<sup>18</sup> SINUS-Report, S. 12 und 30.

Kosten zeigen, dass eine weitere Reduktion der schweren Strassenverkehrsunfälle nötig ist.

### 1.1.5 Das Handlungsprogramm Via sicura

#### Grundlagen der Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik

Der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesrat Moritz Leuenberger, erteilte im Mai 2000 dem ASTRA den Auftrag, Grundlagen zum Aufbau einer Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik des Bundes zu erarbeiten. Diese sollte auf einen Strassenverkehr ohne Unfälle mit schweren Personenschäden («Vision Zero»<sup>19</sup>) ausgerichtet sein. Die entsprechende Grundlagenarbeit wurde der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) übertragen. Der Schlussbericht «Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik des Bundes»<sup>20</sup> wurde im Mai 2002 fertig gestellt.

#### Das Projekt VESIPO

Der Bundesrat beauftragte im Jahr 2002 das UVEK, ausgehend vom Grundlagenbericht der bfu die einzelnen Elemente dieser Politik festzulegen und unter Berücksichtigung der politischen Akzeptanz ein Handlungsprogramm für mehr Sicherheit im Strassenverkehr zu erarbeiten. Dessen Ziele sollten sich an den Bemühungen der EU orientieren, die Anzahl der im Strassenverkehr getöteten Personen innert 10 Jahren zu halbieren (siehe dazu Kap. 1.1.1).

Das Projekt VESIPO (Verkehrssicherheits-Politik) wurde unter der Federführung des ASTRA durchgeführt. Um die neue Politik tragfähig und realisierbar zu machen, wählte das ASTRA einen partizipativen Ansatz und entwickelte VESIPO «bottom-up». Weil in der Strassenverkehrssicherheit viele verschiedene Akteure und Akteurinnen auf diversen Ebenen tätig sind, hat das ASTRA diese direkt in das Projekt einbezogen.<sup>21</sup> Das Projekt VESIPO wurde mit dem «Schlussbericht Via sicura»<sup>22</sup> abgeschlossen.

#### Via sicura

Der Bundesrat hat am 23. November 2005 von den Ergebnissen des VESIPO-Prozesses Kenntnis genommen, das Ziel festgelegt, die Anzahl der im Strassenverkehr Getöteten und Schwerverletzten innert zehn Jahren signifikant zu senken, und

<sup>19</sup> «Vision Zero» ist eine Sicherheitsphilosophie und beruht auf der Überzeugung, dass Unfälle mit Toten und Schwerverletzten unter keinen Umständen hingenommen werden dürfen. Es handelt sich um ein Idealbild eines Strassenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte, dem in anderen Bereichen, z.B. in der Industrie und bei anderen Verkehrsträgern, seit Jahrzehnten nachgelebt wird.

<sup>20</sup> Schlussbericht «Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik des Bundes» vom Mai 2002;  
[www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/01917/index.html?lang=de](http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/01917/index.html?lang=de)  
(15.9.2010).

<sup>21</sup> Am Projekt VESIPO beteiligten sich von Januar 2003 bis September 2004 rund 80 Personen aus Fachorganisationen, Interessenverbänden, Kantons- und Gemeindebehörden, Wirtschaft und Politik.

<sup>22</sup> «Schlussbericht Via sicura 2005»;  
[www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/01917/index.html?lang=de](http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/01917/index.html?lang=de)  
(15.9.2010)

das UVEK beauftragt, ihm Umsetzungsvarianten mit Prioritäten, Kostenschätzungen und Alternativen vorzulegen.

Gestützt auf diesen Auftrag hat das UVEK eine Vernehmlassungsvorlage mit Varianten erarbeitet. Am 5. November 2008 eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung zu Via sicura, die bis zum 15. März 2009 dauerte. 465 Vernehmlassungsadressaten (Kantone, politische Parteien, Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie weitere Organisationen) wurden eingeladen, zu den Vorschlägen Stellung zu nehmen.

Am 3. Februar 2010 hat der Bundesrat von den Ergebnissen der Vernehmlassung Kenntnis genommen (zum Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens siehe Kap. 1.4.1), die Massnahmen festgelegt, die weiterverfolgt werden sollten, und das UVEK beauftragt, bis Ende 2010 eine Botschaft auszuarbeiten<sup>23</sup>. In dieser Vorlage werden den eidgenössischen Räten diejenigen Massnahmen unterbreitet, die Änderungen von Erlassen der Bundesversammlung erfordern. Einige der Massnahmen von Via sicura können auf Verordnungsstufe geregelt werden (z.B. technische Verbesserungen bei den Fahrzeugen), und bei einigen reichen für die Umsetzung die bereits bestehenden rechtlichen Grundlagen aus (z.B. Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen durch Kampagnen).

## **1.2                    Untersuchte Lösungsmöglichkeiten**

### **1.2.1                 Bestehende Möglichkeiten im Bereich des Strassenverkehrsrechts**

In der Vergangenheit konnten beachtliche Erfolge bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt werden (siehe Kap. 1.1.2 bis 1.1.4). Für weitere markante Fortschritte genügt aber der bisherige Ansatz der Umsetzung von Einzelmassnahmen nicht mehr. Erforderlich ist vielmehr eine langfristig ausgerichtete, ganzheitliche und kohärente Politik, die auf die Bekämpfung der schweren Unfälle (mit Toten und Schwerverletzten) fokussiert ist. Inhaltlich aufeinander abgestimmte Massnahmen müssen auf verschiedenen Ebenen (Verhalten im Verkehr, Fahrausbildung, sichere Infrastruktur etc.) ansetzen.

### **1.2.2                 Finanzierungsvarianten**

In der Vernehmlassung zu Via sicura wurden drei Varianten zur Diskussion gestellt. Sie unterschieden sich im Umfang der zusätzlichen Mittel, die den Kantonen und Gemeinden für die Umsetzung hätten zur Verfügung gestellt werden sollen. Bei allen Varianten wurden diejenigen Massnahmen vorgeschlagen, die unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Mittel die grösste Wirkung erwarten liessen.<sup>24</sup>

<sup>23</sup> Medienmitteilung zum Bundesratsbeschluss vom 3. Februar 2010; [www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=de&msg-id=31468](http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=de&msg-id=31468) (15.9.2010).

<sup>24</sup> Zu den Varianten für Via sicura: [www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/13530.pdf](http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/13530.pdf) (15.9.2010)



Die erste Variante beinhaltet einen Finanzierungsbeitrag von 45 Millionen Franken pro Jahr durch die Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie (MHV-Prämie) von 0,75 auf neu 2,5 Prozent.

Die zweite Variante sah einen Finanzierungsbeitrag von 300 Millionen Franken pro Jahr durch die Erhöhung des Zuschlags auf der MHV-Prämie von 0,75 auf 5 Prozent sowie eine Zweckbindung von 50 Prozent der Einnahmen aus Bussengeldern vor.

Die dritte Variante schlug einen Finanzierungsbeitrag von 110 Millionen Franken pro Jahr durch die Erhöhung des Zuschlags auf der MHV-Prämie von 0,75 auf 5 Prozent vor.

Alle drei Varianten wurden in der Vernehmlassung verworfen. Der Bundesrat hat deshalb beschlossen, ein Handlungsprogramm *Via sicura* vorzuschlagen, das auch ohne zusätzliche Einnahmen umgesetzt werden kann. Die Auswirkungen der fehlenden zusätzlichen Mittel zeigen sich bei den Infrastruktur-, Polizeikontroll- und Verkehrserziehungsmassnahmen. Der Bund kann die Kantone nicht mit Leistungsvereinbarungen verpflichten, in diesen Bereichen mehr zu tun. Er kann ihnen aber Vollzugshilfen und fachliche Unterstützung zur Verfügung stellen, damit sie mit ihren heute vorhandenen Mitteln künftig mehr erreichen können.

### **1.2.3 Politische Vorstösse, insbesondere gegen «Raser» und «Raserinnen»**

Zahlreiche parlamentarische Vorstösse wurden in den letzten Jahren im Zusammenhang mit der Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit eingereicht. Allein seit dem Jahr 2009 wurden zum Beispiel 16 parlamentarische und kantonale Vorstösse zum Thema «Raser» und «Raserinnen» eingereicht.<sup>25</sup> Die überwiesenen Vorstösse werden in Kapitel 1.8 aufgeführt. Daneben hat der Bundesrat auch Anregungen aus zahlreichen weiteren Vorstössen übernommen, die abgelehnt wurden, weil sie in Einzelpunkten zu weit gingen. *Via sicura* beinhaltet deshalb Massnahmen, die explizit auf schwere Geschwindigkeitswiderhandlungen abzielen, wie zum Beispiel:

- die obligatorische Fahreignungsabklärung bei Verkehrsregelverletzungen, die auf Rücksichtslosigkeit schliessen lassen (siehe Erläuterungen zu Art. 15*d* Abs. 1 Bst. c Entwurf zum SVG [E-SVG]);
- die obligatorische Nachschulung nach einem schweren Geschwindigkeitsdelikt (siehe Erläuterungen zu Art. 16*e* E-SVG);
- der Einbau eines Datenaufzeichnungsgerätes (sogenannte «Blackbox») nach einem schweren Geschwindigkeitsdelikt (siehe Erläuterungen zu Art. 17*a* Abs. 1 E-SVG);
- die Einziehung von Motorfahrzeugen bei skrupelloser Tatbegehung (siehe Erläuterungen zu Art. 90*a* E-SVG).

<sup>25</sup> Kantonale Initiativen 09.326 und 09.327 des Kantons Aargau und 10.303 des Kantons Solothurn. Parlamentarische Initiativen 09.446 Amstutz, 09.447 Malama, 09.448 Segmüller, 09.449 Aeschbacher, 09.450 Teuscher, 09.451 Jositsch, 09.452 Galladé, 09.453 Moser. Motionen 09.3057 Chopard-Acklin, 09.3632 Barthassat und 09.3772 Heim. Postulat 09.3518 Segmüller. Interpellation 09.3331 Flückiger-Bäni.

Am 14. April 2010 wurde die Unterschriftensammlung zur eidgenössischen Volksinitiative «Schutz vor Rasern» gestartet, die in Form eines ausgearbeiteten Entwurfs die Ergänzung der Bundesverfassung<sup>26</sup> (BV) verlangt.<sup>27</sup> Die Massnahmen betreffen einen (in der Volksinitiative definierten) beschränkten Personenkreis («Raser» und «Raserinnen») und ergänzen oder verschärfen die Massnahmen von Via sicura.

Im Rahmen des Projekts «Harmonisierung der Strafraumen» schlägt das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement Änderungen zum Strafgesetzbuch<sup>28</sup> (StGB) vor. Der Bundesrat hat die Vorlage am 8. September 2010 in die Vernehmlassung geschickt. Sie beinhaltet unter anderem die Vorschläge, die Höchststrafe bei der fahrlässigen Tötung und der fahrlässigen schweren Körperverletzung heraufzusetzen und bei der Gefährdung des Lebens eine Mindeststrafe einzuführen.

Diese Beispiele zeigen, wie aktuell das Thema Strassenverkehrssicherheit ist und dass auf politischer Ebene dringend eine weitere Verbesserung der Sicherheit auf den Schweizer Strassen gefordert wird.

### **1.3 Die beantragte Neuregelung**

#### **1.3.1 Ansatz**

Dass gesetzliche Massnahmen positive Wirkungen auf die Verkehrssicherheit haben, zeigt die letzte grosse Revision des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958<sup>29</sup> (SVG) mit der Absenkung des Alkohol-Promillegrenzwertes zusammen mit der systematischen, verdachtsfreien Atem-Alkoholkontrolle, der Verschärfung der Administrativmassnahmen (Kaskadensystem beim Führerausweisentzug, das heisst stufenweise Verlängerung der Entzugsdauer für Wiederholungstäter und -täterinnen), dem Führerausweis auf Probe und der Zweiphasenausbildung für Neulenker und Neulenkerinnen. Seit diese Massnahmen im Jahr 2005 in Kraft getreten sind, konnte die Anzahl der getöteten Menschen im Strassenverkehr um rund 15 Prozent und jene der Schwerverletzten um rund 7 Prozent gesenkt werden.<sup>30</sup>

Die Sicherheit auf Schweizer Strassen kann weiter nachhaltig verbessert werden. Dazu ist nach Auffassung der Fachleute im In- und Ausland ein breiterer Ansatz als bisher erforderlich, der gleichzeitig in verschiedenen Handlungsfeldern wie der Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Bedeutung der Verkehrssicherheit, dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen sowie der Sicherheit der Fahrzeuge und der Strasseninfrastruktur ansetzt. Diesen Ansatz verfolgen auch die EU-Kommission und der EU-Verkehrsministerrat.

Via sicura fügt sich nahtlos in die Reihe nationaler Verkehrssicherheits-Programme ein. Es zeigt auf, wie das Ziel erreicht werden kann, die Anzahl der im Strassenverkehr getöteten und schwer verletzten Personen innerhalb von zehn Jahren signifikant zu senken. Via sicura verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz, das heisst, die vorgeschlagenen Massnahmen sind aufeinander abgestimmt. Im Zentrum stehen

<sup>26</sup> SR 101

<sup>27</sup> [www.admin.ch/ch/d/pore/vi/vis384.html](http://www.admin.ch/ch/d/pore/vi/vis384.html), [www.raserinitiative.ch](http://www.raserinitiative.ch) (15.9.2010)

<sup>28</sup> SR 311.0

<sup>29</sup> SR 741.01

<sup>30</sup> Quelle: BFS

Massnahmen zur wirksameren Durchsetzung bestehender Regelungen und Standards.

Die Ziele, die mit Via sicura verfolgt werden, können in folgende Gruppen eingeteilt werden:

- *Verringerung des Fehlverhaltens der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen:* Das menschliche (Fehl-)Verhalten bildet die Hauptursache von Verkehrsunfällen. Einzelne Massnahmen sollen deshalb das menschliche Verhalten positiv beeinflussen. Angesetzt wird bei der Fahreignung (rechtzeitiges Erkennen von Beeinträchtigungen), der Fahrfähigkeit und den Möglichkeiten, die Fahrunfähigkeit effizienter festzustellen.
- *Sicherheit der Fahrzeuge:* Auch technische Vorkehrungen an den Fahrzeugen sollen zur Verringerung der Unfallgefahr und zur Erhöhung der Sicherheit sowohl der Insassen und Insassinnen als auch der andern Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen beitragen. Diese Neuerungen sollen aber zu keinen technischen Handelshemmnissen führen, weshalb der Schwerpunkt der Aktivitäten auf internationaler Ebene liegt.
- *Sicherheit der Strasseninfrastruktur:* Die Massnahmen zur Verbesserung der Strasseninfrastruktur orientieren sich einerseits am Prinzip der Fehler verzeihenden Strasse («forgiving roads») und andererseits daran, dass Ausgestaltung, Betrieb und Unterhalt einer Strasse nicht die Ursache für Verkehrsunfälle bilden dürfen. Im Mittelpunkt stehen hier die systematische Erfassung und Beseitigung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen.
- *Gesellschaftliches Problembewusstsein:* In der Wahrnehmung von Gesellschaft, Wirtschaft und Politik geniesst die Strassenverkehrs-Mobilität einen sehr hohen Stellenwert, die Sicherheit dieser Mobilität aber noch nicht überall. Schwere und schwerste Unfälle im Strassenverkehr werden als Risiko in Kauf genommen, obwohl diese weitgehend vermeidbar wären. Hier sollte durch verstärkte Sensibilisierung und Information das Umdenken gefördert werden.

Der Verzicht auf zusätzliche finanzielle Mittel hat zur Folge, dass verschiedene Massnahmen nur optimiert, aber nicht, wie ursprünglich vorgesehen, ausgebaut und intensiviert werden können (siehe Kap. 1.2.2).

Diverse parlamentarische Vorstösse haben Änderungen in der gleichen Richtung wie das Handlungsprogramm Via sicura gefordert. Zudem enthält dieser Gesetzesentwurf die vom Parlament zur Bekämpfung der Raser-Problematik in Auftrag gegebenen Massnahmen (siehe Kap. 1.2.3).

## **1.3.2 Vorgeschlagene Massnahmen**

### **1.3.2.1 Infrastruktursicherheit**

Die Infrastrukturmassnahmen (Art. 6a E-SVG) fanden in der Vernehmlassung grosse Zustimmung und wurden von einigen Interessenverbänden (insbesondere von den Vertretern der Motorradfahrer und -fahrerinnen) sogar vehement gefordert. Eher skeptisch reagierten in erster Linie die Kantone als Strasseneigentümer.

Infrastrukturmassnahmen sind sehr wirksam. Am wirksamsten sind die Strassenverkehrs-Sicherheitsprüfungen («Road Safety Inspections»), gefolgt vom Management von Unfallschwerpunkten («Blackspot Management») und von Strassenverkehrs-Sicherheitsaudits («Road Safety Audit»). Die EU sieht vor, dieselben Infrastrukturmassnahmen auf dem übergeordneten Strassennetz vorzuschreiben.<sup>31</sup> Diese Massnahmen entfalten eine nachhaltige Wirkung. Bei ihrer Realisierung kann innerhalb von zehn Jahren die Anzahl der getöteten Personen jährlich um bis zu 40 Personen und die Anzahl der schwer verletzten Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen um bis zu 500 Personen gesenkt werden.<sup>32</sup> Allerdings sind die Infrastrukturmassnahmen sehr kostspielig. Das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis kann erzielt werden, wenn der Verkehrssicherheit bereits in der Planungsphase Rechnung getragen wird. Bereits in dieser Phase durchgeführte Sicherheitsaudits haben beispielsweise wiederholt gezeigt, dass oft noch mit kleineren Planungsänderungen sicherheitsrelevante Fehler mit minimalem Aufwand vermieden werden können, während eine Korrektur an der gebauten Infrastruktur viel aufwändiger oder oftmals kaum mehr mit verhältnismässigem Aufwand möglich ist.

Dennoch sollen auch am bestehenden Strassennetz Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen systematisch erfasst und planmässig deren Sanierung in Angriff genommen werden, priorisiert in Abhängigkeit von der drohenden Gefahr und den zur Verfügung stehenden Mitteln.

Durch den Verzicht auf einen gesetzlichen Auftrag an die Strasseneigentümer und Strasseneigentümerinnen, die Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen möglichst bald zu beseitigen, wie dies noch in der Vernehmlassung vorgeschlagen war, wird den Bedenken der Kantone weitestgehend Rechnung getragen.

### **1.3.2.2 Verbot von Gigalinern**

«Gigaliner» sind Fahrzeugkombinationen (Zugfahrzeuge mit Anhänger) mit einer Gesamtlänge von bis zu 25,25 Meter und/oder einem Gesamtgewicht von bis zu 60 Tonnen. Gigaliner werden für Binnenfahrten in Schweden und Finnland bereits seit Jahren verwendet. Zudem werden beispielsweise in Holland und Deutschland, aber auch für grenzüberschreitende Fahrten (Dänemark–Deutschland) auf verschiedenen Strecken solche Fahrzeugkombinationen probeweise zugelassen und eingesetzt. Verschiedene Studien laufen parallel dazu oder wurden bereits durchgeführt. Diese Versuche haben in der Schweiz grosse Befürchtungen aufkommen lassen, dass solche Fahrzeugkombinationen früher oder später auch in der Schweiz verkeh-

<sup>31</sup> Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Strassenverkehrsinfrastruktur, ABl. Nr. L 319, S. 59.

<sup>32</sup> Interner Zwischenbericht vom 12. August 2010 der bfu, S. 18.

ren werden. In Anbetracht der topografischen Verhältnisse in der Schweiz, aber auch im Interesse der Verkehrsverlagerung und der Verkehrssicherheit lehnen der Bundesrat<sup>33</sup>, verschiedene Kantone<sup>34</sup> (z.B. BS, GE, LU, NE und UR) und das Parlament<sup>35</sup> Gigaliner ab. Die heutigen Grenzen für die Fahrzeuglänge sollen deshalb, wie das Höchstgewicht, im Gesetz verankert werden und so nur noch durch einen dem fakultativen Referendum unterworfenen Beschluss des Parlaments geändert werden können (Art. 9 E-SVG). Die heute geltende Höchstlänge für Fahrzeuge steht im Einklang mit der Richtlinie 96/53/EG<sup>36</sup>.

### **1.3.2.3 Keine Begleitung auf Lernfahrten durch Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen**

Personen, die den Führerausweis auf Probe besitzen, sind selber in der Ausbildung und befinden sich in einer Bewährungsphase. Aus diesem Grund sollen sie nicht Lernfahrten begleiten dürfen. Begleitpersonen sollen zu den bisherigen Anforderungen (mindestens 23-jährig und 3 Jahre im Besitz der entsprechenden Führerausweiskategorie) die Probezeit erfolgreich bestanden haben (Art. 15 Abs. 1 E-SVG).

### **1.3.2.4 Befristung der Führerausweiskategorien**

Nach dem geltenden Recht werden nur der Lernfahrausweis und der erstmals erworbene Führerausweis (auf Probe) befristet erteilt. Nach Bestehen der Probezeit sind die Führerausweise unbefristet gültig. Die Ausstellung unbefristeter Führerausweise ist weltweit eine Ausnahme und wird in der EU nur noch in Österreich, Belgien, Frankreich und Deutschland praktiziert.

Die Richtlinie 2006/126/EG<sup>37</sup> («Dritte Führerschein-Richtlinie») verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten, die Gültigkeitsdauer der Führerausweise für Personenwagen und Motorräder auf zehn Jahre zu befristen. Sie können die Gültigkeitsdauer auf 15 Jahre verlängern. Der Führerausweis für Lastwagen und Busse soll fünf Jahre gültig sein. Die Verlängerung kann von regelmässigen medizinischen Kontrollen abhängig gemacht werden. Dadurch würden die schweizerischen unbefristeten Führerausweise zu wahren Exoten.

- <sup>33</sup> Antwort des Bundesrates vom 19. Mai 2010 auf die Motion 10.3342 der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) (Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen).
- <sup>34</sup> Ständesinitiativen BS (10.314; Keine Gigaliner in der Schweiz), GE (10.310; Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen), LU (09.330; Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen), NE (09.328; Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen) und UR (10.316; Gegen 60-Tonnen-Lastwagen).
- <sup>35</sup> Motion 10.3342 der KVF-S (Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen).
- <sup>36</sup> Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Strassenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr, ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.
- <sup>37</sup> Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein, ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18; geändert durch Richtlinie 2009/113/EG, ABl. L 223 vom 26.8.2009, S. 31.

Aber auch in der Schweiz verursachen die unbefristeten Führerausweise eine Reihe von Vollzugsproblemen: Das vorgeschriebene Aufgebot zur ärztlichen Untersuchung (für Berufsfahrer und -fahrerinnen sowie für Senioren und Seniorinnen) kann in vielen Fällen nicht zugestellt werden, weil die Inhaber und Inhaberinnen der Führerausweise einen Wohnsitzwechsel vorgenommen haben, den sie der Verkehrszulassungsbehörde nicht gemeldet haben. Da die Post nur noch während eines Jahres nachgesendet wird, können sich viele Personen der medizinischen Untersuchung entziehen. Da sie einen lebenslang gültigen Führerausweis besitzen, besteht keine Gewähr, dass sie die medizinischen Mindestanforderungen erfüllen. Ein weiteres Problem besteht darin, dass die Identifikation durch die Polizei massiv erschwert wird, wenn eine 70-jährige Person einen Führerausweis vorlegt, der ein Bild des Inhabers oder der Inhaberin im Alter von 20 Jahren zeigt.

Vorgeschlagen wird deshalb eine generelle Befristung der Führerausweiskategorien (Art. 15c E-SVG). Die Voraussetzungen für die Verlängerung sollen für die Berufskategorien (C, C1, D, D1) und die Nichtberufskategorien (A, A1, B, B1, F, G und M) unterschiedlich ausgestaltet werden:

Ausweise mit Berufskategorien werden auf die Fälligkeit der nächsten ärztlichen Untersuchung befristet. Somit müssen die Berufsschauffeure und Berufsschauffeuerinnen selber dafür besorgt sein, dass sie die Verlängerung rechtzeitig an die Hand nehmen.

Die nichtberufsmässigen Führerausweiskategorien sollen bis zum 50. Geburtstag des Inhabers oder der Inhaberin gültig sein. Abweichend von der Richtlinie 2006/126/EG, die nicht Inhalt der Bilateralen Verträge ist, rechtfertigt sich für den Bundesrat die erstmalige Befristung auf 10 oder 15 Jahre nicht, weil in dieser Zeit in der Regel keine relevanten Sehvermögenseinbussen festzustellen sind und auch die Ausweise über eine entsprechende Lebensdauer verfügen. Danach wird die Verlängerung der Gültigkeitsdauer um jeweils 10 Jahre von einem bestandenen Sehtest abhängig gemacht. Die Gültigkeitsdauer von jeweils 10 Jahren gilt auch für Senioren und Seniorinnen. Diese müssen, wie bisher, ab dem 70. Altersjahr alle zwei Jahre den ärztlichen Nachweis der Fahreignung vorlegen. Die kantonalen Zulassungsbehörden müssen aber die Senioren und Seniorinnen weiterhin zur ärztlichen Kontrolle aufbieten und die rechtzeitige Einreichung der Nachweise überwachen. Für den Umtausch der unbefristeten in befristete Ausweise sieht der Gesetzesentwurf eine Übergangsfrist von 20 Jahren vor (Ziff. II E-SVG).

In der Vernehmlassung war die Befristung der Führerausweiskategorien sehr umstritten, weil damit noch eine Weiterbildungspflicht verbunden war (vgl. Kap. 1.4.2.2). Ohne Weiterbildungspflicht hätte die Befristung im Vernehmlassungsverfahren wohl mehrheitlich Zustimmung gefunden, weil sich die Kritik hauptsächlich auf die damit verbundene Weiterbildungspflicht konzentrierte.

### **1.3.2.5 Alterslimite zum Führen von Motorfahrzeugen mit mehr als acht Sitzplätzen**

Es gibt keine wissenschaftlichen Beweise dafür, dass ältere Motorfahrzeugführer und -führerinnen häufiger Verkehrsunfälle verursachen als die übrigen Altersgruppen. Grundsätzlich lassen sich daher Massnahmen für Motorfahrzeugführer und Motorfahrzeugführerinnen gestützt auf deren fortgeschrittenes Alter nicht mit einer

dadurch erzielbaren Erhöhung der Verkehrssicherheit rechtfertigen. Solche Massnahmen können aber in Bereichen gerechtfertigt sein, in denen ältere Personen eine besonders grosse Verantwortung im Strassenverkehr tragen und in denen sich die im Alter häufiger vorhandenen gesundheitlichen Defizite deshalb besonders gefährlich auswirken können. Dies ist der Fall, wenn sie als Inhaber oder Inhaberin eines Führerausweises der Kategorie D oder der Unterkategorie D1 Passagiere und Passagierinnen in Gesellschaftswagen oder Kleinbussen transportieren. Dies gilt umso mehr, weil diese Ausweiskategorien auch zu berufsmässigen Personentransporten berechtigen. Wer berufsmässig fährt, muss oft täglich während acht oder mehr Stunden unter schwierigen Fahrbedingungen (Nacht, schlechte Sicht, vereiste Fahrbahnen) mit teilweise grossen Fahrzeugen mit erheblichem Gefährdungspotenzial sicher unterwegs sein. Die dazu erforderlichen Leistungsreserven sind bei Senioren und Seniorinnen nicht mehr garantiert.

Da der Alterungsprozess individuell verläuft, geht damit nicht automatisch eine Abnahme der allgemeinen Leistungsfähigkeit einher. Es ist aber erwiesen, dass mit zunehmendem Alter die Auftretenswahrscheinlichkeit von verkehrssicherheitsrelevanten Erkrankungen zunimmt. Dabei stehen leistungsmindernde Hirnerkrankungen im Vordergrund. Ältere Menschen haben auch häufiger mehrere Krankheiten gleichzeitig, die sie mit einer Mehrzahl von Medikamenten behandeln (müssen). So treten ab dem 65. Altersjahr gehäuft Demenz-Erkrankungen, Hirnschädigungen und Krankheiten mit Einschränkungen im Bereich des Bewegungsapparates auf.

Die Alterslimite gilt nur für Personen mit Wohnsitz in der Schweiz, weil die Anwendung eines Höchstalters für ausländische Motorfahrzeugführer und -führerinnen nach dem für die Schweiz verbindlichen Internationalen Übereinkommen vom 8. November 1968<sup>38</sup> über den Strassenverkehr, im Gegensatz zu einem Mindestalter, nicht zulässig ist. Auch die EU sieht keine Höchstalter vor.

In der Vernehmlassung hat eine klare Mehrheit verlangt, dass zum Führen von Bussen neu eine Alterslimite eingeführt wird. Es waren zwei Varianten für ein Höchstalter vorgeschlagen worden, nämlich 70 oder 75 Jahre. Das Ergebnis zeigte, dass beide Altersgrenzen ungefähr gleich gut akzeptiert werden. Der Bundesrat schlägt vor, dass eine Alterslimite von 70 gelten soll für Führer und Führerinnen von Motorfahrzeugen, die mehr als acht Sitzplätze aufweisen. Dies betrifft die Kategorien D und D1<sup>39</sup> (Art. 15c Abs. 4 E-SVG).

### **1.3.2.6 Abklärung der Fahreignung oder der Fahrkompetenz**

Mit der Selbstdeklaration über den Gesundheitszustand (nicht berufsmässige Kategorien), der periodischen ärztlichen Untersuchung (berufsmässige Kategorien und Senioren und Seniorinnen) sowie dem neuen Sehtest ab dem 50. Altersjahr lassen sich nicht alle Fälle fehlender Fahreignung rechtzeitig erfassen. So können gestützt auf Unfälle, Widerhandlungen und ärztliche Feststellungen Abklärungen erforder-

<sup>38</sup> SR 0.741.10

<sup>39</sup> Kategorie D: Motorwagen zum Personentransport mit mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Führersitz. Kategorie D1: Motorwagen zum Personentransport mit mehr als acht, aber nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Führersitz; Art. 3 Abs. 1 der Verkehrsverordnungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (VZV), SR 741.51.

lich sein. Angelehnt an den Leitfaden «Verdachtsgründe fehlender Fahreignung; Massnahmen; Wiederherstellung der Fahreignung» vom 26. April 2000 der Expertengruppe Verkehrssicherheit des UVEK<sup>40</sup> sollen die häufigsten Tatbestände, die eine Fahreignungsuntersuchung als angezeigt erscheinen lassen, ins Gesetz aufgenommen werden. Dabei geht es namentlich um Alkohol- und Betäubungsmittelabhängigkeit, schwere Verkehrsregelverletzungen sowie psychische Störungen, die zur Arbeitsunfähigkeit führen, sowie generell Meldungen von Ärzten und Ärztinnen, dass eine Krankheit vorliegt, die das sichere Führen von Motorfahrzeugen ausschliessen könnte (Art. 15d E-SVG).

Diese Tatbestände begründen einen Anfangsverdacht fehlender Fahreignung und führen zur Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung. Dabei wird im Regelfall der Ausweis vorsorglich entzogen, bis die Abklärungen durchgeführt worden sind.

### **1.3.2.7 Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkenden**

Die vom geltenden Gesetz vorgesehenen Sanktionen für Verkehrsregelverletzungen genügen oft nicht, um die fehlbaren Lenker und Lenkerinnen zu künftig verkehrsgerechtem Verhalten zu veranlassen. Ausländische Studien haben gezeigt, dass mit gezielter Nachschulung fehlbare Fahrzeuglenker und -lenkerinnen positiv beeinflusst werden können und sich so die Anzahl Rückfälle vermindern lässt.

Neben den alkohol- und drogenerstauffälligen Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen sollen auch Personen an einer Nachschulung teilnehmen müssen, die aus andern Gründen (z.B. wegen Geschwindigkeitsdelikten) wiederholt verkehrsauffällig wurden und deshalb den Führerausweis für mindestens sechs Monate abgeben müssen (Art. 16e E-SVG).

Ziel aller Nachschulungskurse ist es, bei den Kursteilnehmern und Kursteilnehmerinnen eine Einstellungs- und Verhaltensänderung zu erreichen und so die Rückfallquoten signifikant zu reduzieren.

### **1.3.2.8 Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten (Blackbox)**

Nach Ablauf des Führerausweisentzugs unterstehen heute Personen, die in schwerer Weise oder wiederholt gegen Geschwindigkeitsvorschriften verstossen haben, keiner speziellen Überwachung. Zum Schutz der Allgemeinheit sollen deshalb solche Personen während der Dauer der Rückfallfristen (fünf Jahre) durch die Behörden systematisch kontrolliert werden (Art. 17a E-SVG).

Dazu dürfen sie nur Fahrzeuge führen, die mit einem Datenaufzeichnungsgerät versehen sind, dessen Daten die Kontrollbehörden auswerten können. Werden Geschwindigkeitsüberschreitungen einer gewissen Intensität festgestellt (z.B. über dem Ordnungsbussentarif), so wird der Führerausweis wieder entzogen.

Diese einschränkende Regelung betrifft eine klar definierbare Hochrisikogruppe («Raser» und «Raserinnen»), nämlich Personen, denen wegen einem Geschwindigkeitsdelikt der Führerausweis für mindestens ein Jahr oder auf unbestimmte Zeit (Sicherungsentzug) entzogen wurde. Die Mindestentzugsdauer von einem Jahr muss

<sup>40</sup> [www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2000-08-03\\_235\\_d.pdf](http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2000-08-03_235_d.pdf) (15.9.2010)



verfügt werden, wenn innert fünf Jahren zwei schwere Widerhandlungen (z.B. Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit innerorts um mind. 25 km/h) begangen worden sind. Auf unbestimmte Zeit entzogen wird der Ausweis bei drei schweren Widerhandlungen innert 10 Jahren oder wenn festgestellt wird, dass die Fahreignung fehlt. Nach einem Sicherungsentzug wird der Führerausweis erst wieder erteilt, wenn die Person nachweist, dass sie (wieder) fahrgeeignet ist. Dazu ist ein verkehrspsychologisches Gutachten erforderlich.

Diverse parlamentarische Vorstösse haben eine solche oder ähnliche Massnahme verlangt.<sup>41</sup> In der Vernehmlassung ist diese Massnahme mehrheitlich auf Zustimmung gestossen.

### 1.3.2.9 Alkohol-Wegfahrsperre

Diese Massnahme ist aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassung neu in die Botschaft aufgenommen worden (Art. 17a E-SVG). Sie betrifft die klar definierbare Risikogruppe der wiederholten Trunkenheitsfahrer und -fahrerinnen, nämlich Personen, denen der Führerausweis wegen wiederholten Fahrens in angetrunkenem Zustand oder wegen Alkoholabhängigkeit unbefristet entzogen wurde (Sicherungsentzug). Sie erhalten den Führerausweis mit der im Führerausweis eingetragenen Auflage zurück, dass sie nur Motorfahrzeuge mit Alkohol-Wegfahrsperre fahren dürfen.

Im Jahr 2009 wurde der Führerausweis in rund 4550 Fällen unbefristet oder dauernd wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand, Alkoholabhängigkeit oder Alkoholmissbrauch entzogen.<sup>42</sup>

Fahrzeuglenker und Fahrzeuglenkerinnen können den Motor eines Fahrzeugs mit einer Alkohol-Wegfahrsperre nur starten, wenn sie in ein mit der Motorzündung verbundenes Messgerät eine Atemprobe abgeben und diese negativ ist. Gefahren werden darf nur mit 0,0 Promille. Wie ausländische Erfahrungen zeigen, ist die Alkohol-Wegfahrsperre ein wirksames Mittel, um Rückfälle zu verhindern.<sup>43</sup>

Die Alkohol-Wegfahrsperre wird schon heute in verschiedenen Ländern eingesetzt, zum Beispiel in den USA und Kanada (seit Mitte der 80er-Jahre). In der EU haben bis jetzt Finnland und Belgien eine Alkohol-Wegfahrsperre für Trunkenheitsfahrer und -fahrerinnen gesetzlich verankert. Dänemark hat im Dezember 2009 angekündigt, ein entsprechendes Programm einzuführen. In Schweden und den Niederlanden

<sup>41</sup> 09.448 Parlamentarische Initiative Segmüller vom 10. 6.2009; Installationspflicht einer Blackbox bei verurteilten Rasern. 08.3951 Motion Müller vom 19.12.2008; Massnahmen gegen gemeingefährliche Geschwindigkeitsexzesse. 08.3785 Motion Heim vom 8.12.2008; Via sicura. Obligatorium für Crashrecorder. 08.3776 Motion Humbel vom 4.12.2008; Stopp der sinnlosen Raserei.

<sup>42</sup> Statistik der Administrativmassnahmen 2009; [www.astra.admin.ch/dokumentation/00119/00218/index.html?lang=de](http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00119/00218/index.html?lang=de) (15.9.2010).

<sup>43</sup> Bax Kärki, Evers, Bernhoft & Mathijssen, 2001, zit. nach Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, 2006, zitiert in: «Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden, Risikobeurteilung, Unfallanalyse und Präventionsmöglichkeiten», bfu, Bern 2008; [www.bfu.ch/PDFLib/1077\\_22473.pdf](http://www.bfu.ch/PDFLib/1077_22473.pdf) (15. 9.2010).

wird die Einführung einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage diskutiert.<sup>44</sup> Die Kosten für den Einbau, die periodische Wartung und Justierung sind von dem betroffenen Fahrzeugführer oder der betroffenen Fahrzeugführerin zu übernehmen (Einbau und Gerät kosten rund 3000 Franken).

### **1.3.2.10 Neuedefinition des Mindestalters für Radfahrer und Radfahrerinnen**

Die heutige Regelung in Artikel 19 Absatz 1 SVG («Kinder im vorschulpflichtigen Alter dürfen nicht Rad fahren») knüpft die Berechtigung zum Radfahren nicht an ein bestimmtes Alter, sondern an den Beginn der Schulpflicht. Mit der Umsetzung von HarmoS<sup>45</sup> dürften demnach Kinder bereits mit vier Jahren auf allen öffentlichen Strassen Rad fahren. In diesem Alter verfügen Kinder jedoch noch nicht über die erforderlichen Fähigkeiten, um sich sicher im Strassenverkehr bewegen zu können. Die Berechtigung für das Radfahren ist deshalb von der Schulpflicht zu trennen.

Das in der Vernehmlassung vorgeschlagene Mindestalter von acht Jahren wurde teilweise heftig bekämpft. Es wurde hauptsächlich argumentiert, dass durch die Festlegung eines zu hohen Mindestalters die motorische Entwicklung der Kinder verzögert würde. Zudem durften Kinder bisher, je nach Beginn der Schulpflicht, kurz vor oder nach dem vollendeten siebten Altersjahr auf öffentlichen Strassen Rad fahren. Aus Sicht der Entwicklungspsychologie erscheint es allerdings kaum sinnvoll und vertretbar, wenn Kinder vor Vollendung des siebten Altersjahrs unbegleitet auf allen öffentlichen Strassen Rad fahren dürfen. Der Bundesrat hat dem Rechnung getragen und schlägt ein Mindestalter von sieben Jahren mit Ausnahmen vor (Art. 19 Abs. 1 E-SVG).

### **1.3.2.11 Mindestalter für Fuhrleute**

Die praktische Bedeutung von Fuhrwerken beschränkt sich heute weitgehend auf touristische Angebote in Stadt und Land. Es erscheint aber angemessen, das Mindestalter für die Führer und Führerinnen von Fuhrwerken auf 14 Jahre anzuheben (Art. 21 Abs. 1 E-SVG). Ab diesem Alter dürfen beispielsweise auch landwirtschaftliche Motorfahrzeuge geführt werden. Heute dürfen bereits Kinder ab der ersten Klasse Tierfuhrwerke führen.

<sup>44</sup> «Drink Driving Monitor», ETSC's Newsletter on Drink Driving Policy Developments in the EU, Number 9, December 2009; [www.etsc.eu/documents.php?did=2](http://www.etsc.eu/documents.php?did=2) (15.9.2010).  
European Transport Safety Council (ETSC); [www.etsc.eu/home.php](http://www.etsc.eu/home.php).

<sup>45</sup> Interkantonale Vereinbarung vom 14. Juni 2007 über die Harmonisierung der obligatorischen Schule (HarmoS-Konkordat). Artikel 5 Absatz 1 HarmoS-Konkordat: «Die Schülerinnen und Schüler werden mit dem vollendeten 4. Altersjahr eingeschult (Stichtag 31. Juli).» [http://edudoc.ch/record/24711/files/HarmoS\\_d.pdf](http://edudoc.ch/record/24711/files/HarmoS_d.pdf) (15.9.2010).

### 1.3.2.12 Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung

Die Qualität der Fahreignungsuntersuchungen ist heute noch nicht schweizweit auf dem gleichen Niveau. Die Anforderungen an die untersuchenden Ärzte und Ärztinnen werden durch die einzelnen Kantone festgelegt. Hier sieht der Bundesrat ein Optimierungspotenzial.

Im Gesetz sollen die Grundlagen für die Qualitätssteigerung und Qualitätssicherung der Fahreignungsuntersuchungen geschaffen werden (Art. 25 Abs. 3 Bst. e und f E-SVG).

Inhalt und Umfang der Untersuchungen sollen durch den Bundesrat gesamtschweizerisch einheitlich geregelt werden. Dies ist heute in der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976<sup>46</sup> (VZV) grundsätzlich bereits weitgehend erfolgt, soll aber mit einem dreistufigen Untersuchungsmodell mit folgenden Elementen gesamtschweizerisch verbessert werden:<sup>47</sup>

Die Erstuntersuchung erfolgt – wie bisher – bei den Vertrauensärzten und Vertrauensärztinnen der kantonalen Strassenverkehrsbehörde oder bei den behandelnden Ärzten und Ärztinnen (Hausarztmodell). Die Fahreignungsuntersuchungen ausschliesslich unabhängigen Vertrauensärzten, Vertrauensärztinnen, Amtsärzten oder Amtsärztinnen zu übertragen, wäre dagegen zu einschränkend und nicht sinnvoll. Entscheidend für die Qualität der Untersuchung ist, dass die Ärzte und Ärztinnen dafür ausgebildet sind und die Untersuchung so anhand objektiver und standardisierter Kriterien erfolgen kann. Der Arzt oder die Ärztin muss spezifische verkehrsmedizinische Fragen abklären. Für diese Fahreignungsabklärungen sollen deshalb nur Ärzte und Ärztinnen aus den Fachgebieten der Rechtsmedizin, der inneren Medizin, der Psychiatrie und der Allgemeinmedizin zugelassen werden, die nach dem Abschluss einer spezifischen Ausbildung berechtigt sind, einen Fach-Untertitel für den Bereich «Verkehrsmedizin» zu tragen. Die Zulassung erfolgt durch Erteilung einer Bewilligung zur Ausübung der vertrauensärztlichen Tätigkeit (vertrauensärztliche Bewilligung). Der Inhaber oder die Inhaberin einer vertrauensärztlichen Bewilligung muss, da die Qualität auch von der praktischen Übung abhängt, jährlich eine bestimmte Anzahl von verkehrsmedizinischen Untersuchungen durchführen. Die vertrauensärztliche Bewilligung ist befristet gültig und darf nur erneuert werden, wenn der Besuch der erforderlichen Weiterbildung und die erforderliche Praxis nachgewiesen wird.

Dennoch wird es Zweifelsfälle geben, bei denen eine Zweitmeinung wichtig wäre. Zudem können für den Hausarzt oder die Hausärztin Interessenkonflikte entstehen, wenn sie durch eine negative Diagnose eine langjährige Kundenbeziehung und das Vertrauen des Patienten oder der Patientin belasten. Für diese Fälle sollen spezialisierte Zweituntersuchungsstellen geschaffen werden. Die dort wirkenden Ärzte und Ärztinnen müssen dieselben Anforderungen erfüllen wie die erstuntersuchenden Ärzte und Ärztinnen, dürfen aber nicht in einem Kunden- oder Vertrauensverhältnis zur untersuchten Person stehen.

<sup>46</sup> SR 741.51

<sup>47</sup> Vgl. zum Ganzen auch Rolf Seeger, Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich, «Die periodische medizinische Überprüfung der Fahreignung bei Seniorinnen und Senioren und bei Inhabern von höheren Führerausweiskategorien (Kontrolluntersuchungen) – Problematik aus Sicht der Verkehrsmedizin», in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, S. 105–107.

Für komplexe verkehrsmedizinische Fragestellungen (z.B. unklarer Bewusstseinsverlust mit Unfallfolge oder unklarer Befund in der Zweituntersuchungsstelle) sollen neu – als dritte Stufe – ausschliesslich spezialisierte Verkehrsmediziner und Verkehrsmedizinerinnen eingesetzt werden. Die betroffenen Personen sollen daher von der kantonalen Strassenverkehrsbehörde an eine verkehrsmedizinische Untersuchungsstelle (VMU) überwiesen werden. Die VMU deckt das ganze verkehrsmedizinische Spektrum ab (Fahreignungs- und Fahrfähigkeitsuntersuchungen; Zusatzuntersuchungen wie z.B. eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt; verkehrsmedizinische Ergänzungs-, Zweit- und Obergutachten). Die für das Gutachten verantwortlichen Ärzte und Ärztinnen müssen über eine mehrjährige verkehrsmedizinische Begutachtungserfahrung in einer VMU verfügen.

Bei Krankheitsbildern, die sich bezüglich Beeinträchtigung der Fahreignung sehr unterschiedlich äussern und bei denen daher immer eine individuelle Beurteilung des Verhaltens im Fahrverkehr angezeigt ist (z.B. Parkinson), soll eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt durchgeführt werden. Diese kann die kantonale Strassenverkehrsbehörde auf Empfehlung des Arztes oder der Ärztin hin anordnen. Unter der Leitung der kantonalen Strassenverkehrsbehörde kommen so Arzt oder Ärztin und Verkehrsexperte oder Verkehrsexpertin zu einem definitiven Ergebnis.

Auch die Mindestanforderungen an die Vertrauenspsychologen oder Vertrauenspsychologinnen der Behörde, die zum Beispiel die Fahreignung nach einem Raserdelikt abklären, sollen vom Bundesrat auf Verordnungsstufe gesamtschweizerisch festgelegt werden. In diesem Bereich muss das im Entstehen begriffene Bundesgesetz über die Psychologieberufe berücksichtigt werden.<sup>48</sup>

### **1.3.2.13 Verbot für bestimmte Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren**

Diese Neuregelung betrifft Fahrzeugführer und -führerinnen, denen im Strassenverkehr eine erhöhte Verantwortung zukommt oder die noch über wenig Erfahrungswissen im Strassenverkehr verfügen (Art. 31 Abs. 2<sup>bis</sup> E-SVG).

Die EU-Kommission empfiehlt den Mitgliedstaaten, für Fahrschüler und Fahrschülerinnen sowie Inhaber und Inhaberinnen des Führerausweises auf Probe den Blutalkoholgrenzwert auf 0,2 Promille zu senken.<sup>49</sup> Rund die Hälfte der EU-Mitgliedstaaten hat einen solchen 0,2-Promille- oder sogar 0,0-Promille-Grenzwert für Neulenker und Neulenkerinnen oder bestimmte Gruppen von berufsmässigen Fahrzeugführern und -führerinnen eingeführt.<sup>50</sup> Die konkreten Regelungen in den einzelnen Staaten sind aber uneinheitlich. So gilt für Neulenker und Neulenkerinnen in

<sup>48</sup> [www.bag.admin.ch/themen/berufe/00994/index.html?lang=de](http://www.bag.admin.ch/themen/berufe/00994/index.html?lang=de) (15.9.2010).

<sup>49</sup> Empfehlung der Kommission vom 17. Januar 2001 über die maximal zulässige Blutalkoholkonzentration (BAK) bei Kraftfahrern, ABl. L 34 vom 14.2.2001, S. 31.

<sup>50</sup> «Drink Driving Monitor», ETSC's Newsletter on Drink Driving Policy Developments in the EU, Number 9, December 2009; [www.etsc.eu/documents.php?did=2](http://www.etsc.eu/documents.php?did=2) (15.9.2010). European Transport Safety Council (ETSC); [www.etsc.eu/home.php](http://www.etsc.eu/home.php).

Österreich 0,1 Promille, in Spanien 0,3 Promille und in Deutschland eine «Nulltoleranz»<sup>51</sup>.

Auch für Fahrzeugführer und -führerinnen, für die in der Schweiz ein Verbot eingeführt werden soll, unter Alkoholeinfluss zu fahren, erfährt die Grenze zur qualifizierten Angetrunkenheit keine Änderung (0,8 Blutalkohol-Promille).

Wird gegen das Verbot, unter Alkoholeinfluss zu fahren, verstossen, und wird dabei keine andere Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften begangen, so stellt dies administrativrechtlich eine leichte Widerhandlung dar (Art. 16a Abs. 1 Bst. c E-SVG). Wird gleichzeitig eine andere leichte Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften begangen, so stellt dies eine mittelschwere Widerhandlung dar (Art. 16b Abs. 1 Bst. b<sup>bis</sup> E-SVG).

### 1.3.2.14 Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

Verschiedene Studien<sup>52</sup> belegen, dass das Fahren mit Licht am Tag einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten kann. «Übersehen des Unfallbeteiligten» ist bei 50 Prozent der Kollisionen am Tag zumindest eine Mitursache für den Unfall. Bei Kollisionen an Kreuzungen steigt dieser Wert sogar auf 80 Prozent. Wie psychologische Experimente zeigen, verbessert sich die Sichtbarkeit von Fahrzeugen mit Licht am Tag. Problematische Fahrbewegungen anderer Fahrzeuge im peripheren Sehbereich werden früher wahrgenommen. Ebenso werden deren Distanz und Geschwindigkeit korrekter eingeschätzt. Weil Motorfahrzeuge dank dem Licht allgemein schneller erkennbar sind und den Lenkern und Lenkerinnen somit mehr Zeit bleibt, die übrigen Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen zu erkennen, wirkt sich die Verwendung der Lichter auch auf diese positiv aus. Fussgängerinnen, Radfahrer und Radfahrerinnen können ihrerseits Gefahren früher erkennen und dementsprechend reagieren. Die zum Teil geäusserten Bedenken bezüglich der Sichtbarkeit von schwächeren Verkehrsteilnehmern und -teilnehmerinnen wurden in den Studien nicht bestätigt.

In der EU haben bereits mehrere Staaten die Verpflichtung zum Fahren mit Abblendlicht oder mit Tagfahrlicht eingeführt (z.B. Dänemark, Finnland, Schweden, Holland, Polen, Slowenien, Slowakei und Tschechien). In der EU gilt, dass neue Typen von Personenwagen und Lieferwagen ab dem 7. Februar 2011 nur noch eine EG-Typengenehmigung oder eine nationale Betriebserlaubnis (EU-Länder) erhalten, wenn sie über Tagfahrlichter verfügen.<sup>53</sup> Ab dem 7. August 2012 gilt dies auch für alle übrigen Motorwagen zum Personen- und Sachtransport. Diese Regelung wird

<sup>51</sup> § 24c Absatz 1 des deutschen Strassenverkehrsgesetzes (StVG) lautet: «Ordnungswidrig handelt, wer in der Probezeit nach § 2a oder vor Vollendung des 21. Lebensjahrs als Führer eines Kraftfahrzeugs im Strassenverkehr alkoholische Getränke zu sich nimmt oder die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines solchen Getränks steht. ».

<sup>52</sup> bfu, Fahren mit Licht am Tag: Auswirkungen und Promotionsstrategien. Bern 1998; Koornstra, Bijleveld & Hagenzieker, The Effects of Daytime running Lights. A perspective on DRL in the EU: the statistical reanalysis and a meta-analysis of 24 independent DRL-evaluations. SWOV, Leidschendam 1997.

<sup>53</sup> Richtlinie 2008/89/EG der Kommission vom 24. September 2008 zur Änderung der Richtlinie 76/756/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zwecks Anpassung an den technischen Fortschritt, ABl. L 257 vom 25.9.2008, S. 14.

einen direkten Einfluss auf die in der Schweiz angebotenen Fahrzeuge haben, da Fahrzeuge, die aus der EU in die Schweiz importiert werden, bereits mit Tagfahrlichtern ausgerüstet sind. Der Bundesrat prüft bei der kommenden Revision der Verordnung vom 19. Juni 1995<sup>54</sup> über die technischen Anforderung an Strassenfahrzeuge (VTS), das Obligatorium für Tagfahrlichter auch im schweizerischen Recht zu verankern, sodass in absehbarer Zeit nur noch neue Motorwagen zugelassen werden können, die entsprechend ausgerüstet oder (z.B. bei Fahrzeugen aus den USA) nachgerüstet sind.

Eine Verhaltensregel (Art. 41 Abs. 1 E-SVG), die das Einschalten des Abblendlichts vorschreibt, ist somit nur für Motorfahrzeuge erforderlich, die noch nicht entsprechend ausgerüstet oder nachgerüstet sind. Bereits heute fahren in der Schweiz mehr als die Hälfte der Autofahrer und Autofahrerinnen tagsüber mit Licht.<sup>55</sup> Eine Steigerung und damit eine bessere Ausschöpfung des Sicherheitspotenzials lassen sich nur noch mit der Einführung eines Obligatoriums erreichen.

### **1.3.2.15 Erhöhung der Velohelmtragequote**

Die Wirksamkeit des Velohelms zum Schutz der Radfahrer und Radfahrerinnen ist mehrfach deutlich aufgezeigt worden. In zahlreichen international publizierten Studien konnte das Tragen des Velohelms als wirksame Massnahme zur Vermeidung von Kopfverletzungen belegt werden.<sup>56</sup> Die Studien ergaben eine durchschnittliche Risikoverminderung durch den Velohelm bei Kopfverletzungen um 60 Prozent, bei Gehirnverletzungen um 58 Prozent und bei Gesichtsverletzungen um 47 Prozent. Dank den Velohelmen können die sozialen und medizinischen Folgekosten in vielen Fällen erheblich gesenkt werden. Angesichts der oft schwerwiegenden und tragischen Folgen von Kopfverletzungen ist es zwingend, eine Strategie zur Förderung und allgemeinen Verbreitung des Tragens von Velohelmen zu entwickeln.

Bis heute wurde auf Freiwilligkeit und entsprechende Massnahmen zur Sensibilisierung und Motivierung gesetzt. Die Einsicht in die Schutzwirkung des Velohelms sowie verschiedene Aktionen und Werbekampagnen führten zu einer kontinuierlichen, aber langsamen Erhöhung der Tragequote bei Radfahrern und Radfahrerinnen. Aufgrund der neuesten Erhebungen der bfu liegt die aktuelle Quote für die gesamte Schweiz bei 38 Prozent, wobei markante Unterschiede je nach Altersgruppen und je nach Fahrzweck und Landesgegend festzustellen sind. Bei den Kindern bis 14 Jahren konnte im Jahr 2009 eine Zunahme von 40 Prozent gegenüber dem Jahr 2008 festgestellt werden (2008: 50 Prozent / 2009: 70 Prozent).<sup>57</sup>

<sup>54</sup> SR 741.41

<sup>55</sup> Dies geht aus der jährlich durchgeführten Zählung der bfu hervor.

<sup>56</sup> Attewell, Glase, McFadden, Bicycle helmet efficacy: a meta-analysis. Accident Analysis and prevention, 2001/33, 345, zitiert in Furian, Hnatek-Petrak, Was bringt die Einführung einer gesetzlichen Helmtragepflicht? ZVR, 2006, S. 427 ff.; Thompson, D. C., Rivara, F. P. & Thompson, R. (2004). Helmets for preventing head and facial injuries in bicyclists (Cochrane Review). In: The Cochrane Library, Issue 1, 2004, zitiert in Fahrradverkehr: Unfallgeschehen, Risikofaktoren und Prävention (Sicherheitsdossier Nr. 02), bfu, Bern 2005, S. 227.

<sup>57</sup> [www.bfu.ch/German/medien/Seiten/2010\\_07\\_13.aspx](http://www.bfu.ch/German/medien/Seiten/2010_07_13.aspx) (15.9.2010).

In der Vernehmlassungsvorlage wurde vorgeschlagen, dass der Bundesrat eine Helmtragpflicht einführen könne. Eine solche generelle, für alle Radfahrer und Radfahrerinnen geltende Helmtragpflicht wurde abgelehnt.<sup>58</sup> Aus den Vernehmlassungsstellungen war ersichtlich, dass ein Obligatorium zum Tragen von Helmen für Kinder auf Zustimmung stossen würde. Eine Umfrage des LINK-Instituts hat gezeigt, dass eine Helmtragpflicht für Kinder bis 14 Jahre akzeptiert würde.<sup>59</sup> Gemäss dieser Umfrage unterstützen 84 Prozent der Befragten ein Velohelmobligatorium bis zum vollendeten 14. Lebensjahr.

Der Bundesrat hat die Massnahme entsprechend den Vernehmlassungsergebnissen angepasst. Für Personen, die das 14. Lebensjahr noch nicht beendet haben, soll eine Pflicht zum Tragen eines Schutzhelms eingeführt werden (Art. 46 Abs. 3 E-SVG). Die übrigen Altersgruppen sollen weiterhin mit Sensibilisierungsmassnahmen zum freiwilligen Tragen des Helms motiviert werden.

### **1.3.2.16 Beweissichere Atem-Alkoholkontrolle**

Nach geltendem Recht ist zur Feststellung der Fahrunfähigkeit wegen Angetrunkenheit grundsätzlich eine Blutprobe anzuordnen. Dieses Verfahren ist aufwändig, für die Betroffenen kostspielig (rund 400 Franken, je nach Analyse) und für die Behörden mit einem erheblichen Aufwand verbunden. Mit einer Änderung der VZV konnten diese Nachteile nur zum Teil eliminiert werden: Seit dem 1. Januar 2005 kann eine auf Alkohol kontrollierte Person das Ergebnis der Atem-Alkoholprobe anerkennen, wenn dieses einer Blutalkoholkonzentration im Bereich von 0,5 und mehr, aber weniger als 0,8 Promille entspricht. Bei höheren Alkoholwerten, nämlich wenn das Ergebnis der Atem-Alkoholprobe einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr entspricht, muss noch zusätzlich eine Blutprobe durchgeführt werden, da heute nur das Ergebnis der Blutanalyse als gerichtsverwertbarer Nachweis für die Angetrunkenheit genügt. Bis in einem Spital oder in einer Arztpraxis eine Blutprobe abgenommen und diese einem Prüflaboratorium zur Analyse übergeben werden kann, vergehen nicht selten mehrere Stunden. In der Regel sind zwei Polizisten oder Polizistinnen für die Begleitung zu einer Blutprobe nötig.

Die Atem-Alkoholkontrolle bietet gegenüber der Blutprobe verschiedene Vorteile. Die einfache Handhabung und zeitsparende Durchführung, der Verzicht auf einen Eingriff in die körperliche Unversehrtheit der betroffenen Person und nicht zuletzt die Kostengünstigkeit namentlich für die Betroffenen sprechen für die Einführung dieses Beweismittels. Die Atem-Alkoholprobe hat zusätzlich den Vorteil, dass Kontrollkapazitäten der Polizei freigesetzt werden. Die Atemprobe hat sich bewährt und erfährt eine hohe Akzeptanz.

Nachteilig ist, dass es nach wissenschaftlichen Erkenntnissen keinen von der konkreten Messsituation unabhängigen Umrechnungsfaktor gibt, der die Umrechnung von einer festgestellten Atemalkohol- in die Blutalkoholkonzentration und umgekehrt ermöglicht. Somit werden Rückrechnungen von der Atemalkoholkonzentration

<sup>58</sup> Insbesondere Velo- und Fahrzeugverbände, Private und 10 Kantone.

<sup>59</sup> Umfrage des LINK Instituts vom März 2010 zitiert unter:  
[www.bfu.ch/German/medien/Seiten/2010\\_07\\_13.aspx](http://www.bfu.ch/German/medien/Seiten/2010_07_13.aspx) (15.9.2010).

auf eine Blutalkoholkonzentration und umgekehrt erschwert.<sup>60</sup> Diese Nachteile können jedoch weitgehend eliminiert werden, wenn ein spezifischer Atem-Alkoholgrenzwert festgelegt wird, und zwar so, dass er insgesamt weder zu einer Verschärfung noch zu einer Milderung gegenüber der Blutprobe führt.

Insgesamt überwiegen die Vorteile der beweissicheren Atem-Alkoholprobe deutlich und deshalb schlägt der Bundesrat dieses neue Instrument vor (Art. 55 Abs. 6 E-SVG und Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr). Das grundsätzliche Abstellen auf das Ergebnis der Atem-Alkoholkontrolle bedeutet indessen nicht, dass die Blutprobe ganz abgeschafft wird. Ist die Durchführung einer Atemalkoholprobe unmöglich oder nicht geeignet, um die Widerhandlung festzustellen, dann kann eine Blutprobe angeordnet werden (Art. 55 Abs. 3<sup>bis</sup> E-SVG). Die Kantone beziehungsweise die ausführenden Organe (Polizei) haben somit die Möglichkeit, in bestimmten Fällen eine Blutprobe durchzuführen (z.B. bei Führerflucht, Nachtrunk, Vereitelung, Erkrankung der Atemwege etc.). Auf Alkoholkonsum kontrollierte Fahrzeugführer und -führerinnen werden weiterhin die Möglichkeit haben, zusätzlich und auf eigene Kosten die Durchführung einer Blutprobenanalyse zu verlangen (Art. 55 Abs. 3 Bst. c E-SVG).

Die Einführung der beweissicheren Atemprobe bedingt den Einsatz technisch hoch entwickelter Messgeräte, wie sie beispielsweise in Deutschland heute schon eingesetzt werden. Diese messen den Atemalkohol mit zwei grundlegend verschiedenen Methoden und stellen sicher, dass das Resultat beeinflussende Faktoren wie Körpertemperatur, Aussentemperatur und Atemluftmenge automatisch korrigiert werden. Gesamtschweizerisch müssen die Polizeien mit schätzungsweise 1000 Atem-Alkoholmessgeräten ausgerüstet werden, was Investitionen in der Höhe von ungefähr 10 Millionen Franken entspricht.

Bei der beweissicheren Atem-Alkoholkontrolle handelt es sich um die amtliche Feststellung von Sachverhalten. Nach der Messmittelverordnung vom 15. Februar 2006<sup>61</sup> muss das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement für Messmittel, die für die amtliche Feststellung von Sachverhalten verwendet werden, eine messmittelspezifische Verordnung erlassen. Diese regelt die grundlegenden metrologischen Anforderungen, die diese Messmittel erfüllen müssen, deren Zulassung sowie die Sicherstellung der Messbeständigkeit (z.B. Eichung) dieser Messmittel. In diesem Zusammenhang wird auch festzulegen sein, wie sichergestellt werden kann, dass die Messungen bei Atem-Alkoholkontrollen in der Schweiz auf international anerkannte Referenzmasse rückverfolgbar sind.

Im Vernehmlassungsverfahren wurde die Einführung der beweissicheren Atem-Alkoholprobe ausgiebig diskutiert. Vor allem die Institute für Rechtsmedizin äusseren Zweifel an der Massnahme. Deren Meinung hat wiederum andere Vernehmlassungsteilnehmer und -teilnehmerinnen beeinflusst. Viele der Argumente, die gegen den Vorschlag vorgebracht wurden, können widerlegt werden. Dass der Vorschlag des Bundesrates umsetzbar ist, zeigen vor allem die ausländischen Erfahrungen. Die Atem-Alkoholprobe ist in den EU-Staaten heute der Normalfall, weil sie weniger aufwendig ist als die Blutprobe und dennoch einen zuverlässigen Nachweis der Angetrunkenheit erlaubt.

<sup>60</sup> Vgl. Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin zur Frage der Einführung der Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a und § 316 StGB, in: Blutalkohol 39/2002, S. 182–187.

<sup>61</sup> SR 941.210



Von den Vorteilen der Atem-Alkoholprobe haben sich folgende Staaten überzeugen lassen: Grossbritannien (seit 1983), Österreich (1986), Niederlande (1989), Finnland (1990), Italien (1992), Luxemburg (1994) sowie Irland und Deutschland (1998).

### **1.3.2.17 Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen**

Es gibt Versicherungsgesellschaften, die in ihren allgemeinen Versicherungsbedingungen gegen einen geringen Prämienzuschlag auf die Geltendmachung des Rückgriffs trotz grobfahrlässig verursachtem Unfallschaden verzichten. Damit setzen sie Signale, die den Interessen der Verkehrssicherheit zuwiderlaufen. Ein solcher vertraglich vereinbarter Verzicht auf das Rückgriffsrecht soll daher künftig nicht mehr möglich sein (Art. 65 Abs. 3 E-SVG).

Voraussetzung für den Rückgriff ist, dass der Versicherungsnehmer oder die Versicherungsnehmerin beziehungsweise der oder die Versicherte den Schaden grobfahrlässig verursacht haben (Art. 65 Abs. 3 E-SVG in Verbindung mit Art. 14 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 2. April 1908<sup>62</sup> über den Versicherungsvertrag). Nach ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung handelt grobfahrlässig, wer jene elementaren Vorsichtsgebote unbeachtet lässt, die jeder verständige Mensch in der gleichen Lage und unter den gleichen Umständen befolgt hätte, um eine nach dem natürlichen Lauf der Dinge voraussehbare Schädigung zu vermeiden.<sup>63</sup> Im Strassenverkehr ist grobe Fahrlässigkeit in der Regel anzunehmen, wenn eine elementare Verkehrsvorschrift oder mehrere wichtige Verkehrsregeln schwerwiegend verletzt wurden und daraus ein Verkehrsunfall resultiert ist.<sup>64</sup>

Um zu verhindern, dass nur symbolisch Rückgriff genommen wird, ist es erforderlich festzulegen, wie der Rückgriff zu bemessen ist. Sachlich gerechtfertigt erscheinen als Kriterien das Ausmass des Verschuldens und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der betroffenen Person. Diese Kriterien ermöglichen einen sachgerechten Rückgriff und verhindern, dass Widerhandlungen, welche die Schwelle zur Grobfahrlässigkeit nur knapp überschreiten, zu massiven Rückgriffsforderungen führen.

### **1.3.2.18 Einführung einer Schadenverlaufserklärung**

Die individuelle Schadenbelastung ist ein wichtiges Element zur Festlegung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie. Namentlich die vorsichtigen Fahrzeugführer und -führerinnen haben ein Interesse am Nachweis, wenn sie die Versicherung wechseln. Im EU-Raum sind solche Erklärungen heute schon zwingend.<sup>65</sup> Der Bundesrat schlägt vor, dass auch in der Schweiz die Versicherungen einen solchen Nachweis auf Verlangen dem Versicherungsnehmer oder der Versicherungsnehmerin aushändigen müssen (Art. 68a E-SVG).

<sup>62</sup> SR 221.229.1

<sup>63</sup> z.B. in BGE 104 V 38 E. 1, BGE 102 V 25 E. 1, BGE 97 V 212 E. 2 mit Hinweisen.

<sup>64</sup> z.B. in BGE 4C.286/2003.

<sup>65</sup> Artikel 16 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, Fassung gemäss ABI L 263 vom 7.10.2009, S. 11.

### 1.3.2.19 Informationssystem Verkehrszulassung

Die Zulassung von fahrberechtigten Personen und von Motorfahrzeugen zum Strassenverkehr nach Massgabe des zweiten Titels des SVG ist eine Vollzugsaufgabe der Kantone. In diesen Vollzugsprozessen erfassen und bearbeiten die Strassenverkehrsämter die Fahrzeug- und Personendaten, die benötigt werden für das Ausstellen der Fahrzeug- und der Führerausweise und die damit verbundenen Aufgaben.

Die im Zuge dieser Transaktionen erzeugten und lokal gespeicherten Daten werden zusätzlich in die folgenden Bundesregister übermittelt: Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister (MOFIS), Fahrberechtigungsregister (FABER) und Administrativmassnahmen-Register (ADMAS). Dort werden sie nach Massgabe der Artikel 104a–104c SVG zur Erfüllung nationaler und internationaler Informationsaufgaben abgelegt. Die Daten der Fahrzeugtypen sind nach Artikel 104d SVG ausschliesslich im Fahrzeugtypenregister (TARGA) des Bundes gespeichert.

Seit der Einführung des digitalen Fahrtsschreibers im Jahr 2006 fallen zusätzliche Fahrberechtigungsdaten an, die sich aus der Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeiten der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen ergeben. Die doppelte Haltung der Daten – einerseits in den kantonalen Strassenverkehrsämtern, andererseits in den Bundesregistern – führt zu aufwendigen Abstimmungs- und Korrekturverfahren und verursacht hohe Kosten.

Mit dem Projekt Datenmanagement 2010 zielt das ASTRA darauf ab, die doppelte Datenhaltung in Bund und Kantonen zu beseitigen, indem eine zentrale Datenbasis bereitgestellt wird, die sowohl den Strassenverkehrsämtern die Bewirtschaftung der Daten ermöglicht als auch das ASTRA in die Lage versetzt, mit den gleichen Daten die gesetzlich vorgesehenen Informationsaufgaben zu erfüllen.

Diese Konsolidierung auf der Ebene der Daten und der Technologie soll gleichzeitig mit einer Zusammenführung der Rechtsgrundlagen im SVG einhergehen. Dazu gehört auch die Integration des Fahrtsschreiberkartenregisters, dessen dringliche Einführung 2006 vorerst nur auf Verordnungsstufe geregelt worden war.

Im Zuge dieser Revision soll ausserdem der Schutz der Persönlichkeitsrechte verstärkt werden, indem die Bekanntgabe von Personendaten (Halterauskünfte) eingeschränkt wird. Der Datenschutz wird weiter gefestigt, indem der Bundesrat einheitliche Regeln für das von Bund und Kantonen gemeinsam genutzte Verbundsystem erlässt.

Im geltenden SVG sind die Datensammlungen der Verkehrszulassung in vier Register aufgeteilt und entsprechend in vier Artikeln spezifisch geregelt:

Artikel 104a	Daten der Fahrzeugzulassungen (MOFIS-Register)
Artikel 104b	Daten der Fahrberechtigungen (ADMAS-Register)
Artikel 104c	Daten der Administrativmassnahmen (FABER-Register)
Artikel 104d	Daten der Fahrzeugtypisierung (TARGA-Register)

Für Halterauskünfte und Halterverzeichnisse besteht eine besondere Rechtsgrundlage in Artikel 104 Absatz 5 SVG. Die Grundsätze über Auskünfte aus den Registern hingegen sind heute nur auf Verordnungsstufe geregelt (Art. 125 und 126 VZV). Das Fahrtschreiberkartenregister ist in der Verordnung vom 29. März 2006<sup>66</sup> über das Fahrtschreiberkartenregister (FKRV) geregelt.

In der Revisionsvorlage geht es darum, die aktuell bestehende Redundanz der Normen (Art. 104a–104d SVG) zu beseitigen und eine ganzheitlich konsolidierte Rechtsgrundlage für das Informationsmanagement der Verkehrszulassung zu schaffen. Die terminologische Verknüpfung mit vier historischen Registernamen wird hinfällig. Im Zuge der Konsolidierung der vier spezifischen Register in einem einzigen relationalen Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) werden ebenfalls die geltenden Rechtsnormen zusammengeführt, jedoch in ihrer datenschutzrechtlichen Wirkung keineswegs gelockert, sondern vielmehr verstärkt.

Neben dem Informationsmanagement für die Verkehrszulassung von Personen und Fahrzeugen gibt es im Bereich Strassenverkehr weitere Informationssysteme, zum Beispiel das Informationssystem Strassenverkehrsunfälle, sodass vorgeschlagen wird, all diese Rechtsnormen unter einem neuen Titel IVa «Informationssysteme», zusammenzufassen (siehe auch Kap. 1.3.2.21 und 1.3.2.22). Das IVZ steht im ersten Abschnitt dieses Titels. Die bisherige Gliederung wird weitgehend übernommen, wodurch die Vergleichbarkeit von alten und neuen Rechtsnormen gewährleistet ist. Die neuen Rechtsgrundlagen reflektieren jedoch nicht allein den bisherigen Rechtsbestand, sondern enthalten auch die erforderlichen Anpassungen, einerseits an die Optimierung der Vollzugsprozesse zwischen Bund und Kantonen und andererseits an aktuelle Erfordernisse des Datenschutzes. Zu diesem Zweck wird die Datenbekanntgabe auf Gesetzesstufe abschliessend geregelt (Aufhebung von Art. 104 Abs. 5 SVG).

Entsprechend wird vorgeschlagen, die Rechtsgrundlagen für das IVZ gestützt auf die Struktur der geltenden Artikel 104a–104d SVG wie folgt anzupassen:

	Aufgehoben				neu IVa. Titel 1. Abschnitt		
	Art. 104a	Art. 104b	Art. 104c	Art. 104d			
Grundsatz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	Art. 89a	Grundsätze
Zweck	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	Art. 89b	Zweck
Inhalt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	Art. 89c	Inhalt
Bearbeitung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		→	Art. 89d	Datenbearbeitung
Bekanntgabe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	Art. 89e	Abrufverfahren
					→	Art. 89f	Einsichtsrecht
					→	Art. 89g	Datenbekanntgabe
Delegation an BR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	Art. 89h	Organisation und Durchführung
	MOFIS	ADMAS	FABER	TARGA		IVZ	

Ausserdem werden die Rechtsgrundlagen für den digitalen Fahrtschreiber in die Artikel 89b Buchstabe a Ziffer 3 und 89c Buchstabe c integriert.

Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter ist in das Verfahren einbezogen worden. Auf eine weitergehende Vernehmlassung wurde verzichtet, weil keine erheblichen wirtschaftlichen oder umweltpolitischen Interessen tangiert werden und weil die Integration in die laufende Revision mit erheblichen verfahrensökonomischen Vorteilen verbunden ist.

### **1.3.2.20            Auskunftsberechtigung                           der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen                           für Daten zu Administrativmassnahmen**

Administrativmassnahmendaten sind besonders schützenswerte Daten im Sinn des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1992<sup>67</sup> über den Datenschutz. Die Einsicht in diese Daten muss daher sehr restriktiv erfolgen und gut begründet sein. Aus der Sicht der Verkehrssicherheit ist die Auskunftserteilung an die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen zwar nicht zwingend, aber von Vorteil. Der Nutzen für die Verkehrssicherheit besteht in der präventiven Wirkung. Ein ausgereiftes Bonus-Malus-System, das auch zum Führerausweisentzug führende, verkehrsgefährdende Widerhandlungen berücksichtigt, schafft Anreize zum risikoarmen Fahren. Wer zum Führerausweisentzug führende Widerhandlungen begeht, muss künftig mit teureren Versicherungsprämien rechnen als andere Motorfahrzeugführer und -führerinnen. Ausländische Untersuchungen haben gezeigt: Je mehr Widerhandlungen eine Person begangen hat, desto höher ist das Risiko, dass diese Person einen Unfall verursacht.<sup>68</sup>

Zwar können die Versicherungen bereits heute von ihren potenziellen und bestehenden Versicherungsnehmern und Versicherungsnehmerinnen verlangen, dass sie einen Auszug aus dem ADMAS-Register vorlegen. Im heftig umkämpften Markt der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen führt diese Vertragsabschlusspraxis aber zu einem klaren Wettbewerbsnachteil. Es findet sich immer eine Versicherung, die auf einen ADMAS-Auszug verzichtet. Zudem fehlt im schnelllebigen Umfeld der Fahrzeugzulassung für die Beschaffung zusätzlicher Unterlagen oft die Zeit.

Die Neuregelung ermöglicht den Versicherungsgesellschaften einerseits, die Prämien für die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung risikoorientierter zu gestalten und andererseits, mehr Prämiengerechtigkeit zwischen den versicherten Personen zu schaffen. Dies bedeutet, dass Personen, die unfallfrei fahren und über einen guten automobilistischen Leumund verfügen, von tieferen Prämien profitieren können, während Personen, die ein höheres Risiko darstellen, mehr bezahlen müssen.

Es wird kein generelles Auskunftsrecht für Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen geschaffen (Art. 89g Abs. 6 E-SVG). Nur in Einzelfällen soll eine Berechtigung bestehen, Auskunft zu erhalten. Die Versicherungen sollen keinen direkten Anschluss an die Datenbank erhalten, sondern im Einzelfall Anfragen an das ASTRA stellen können, wenn sie ein begründetes Interesse nachweisen. Dazu wird zumindest Voraussetzung sein, dass die betroffene Person bereits Versicherungs-

<sup>67</sup> SR 235.1

<sup>68</sup> Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflichtversicherung, Berichte der bast, Heft M 160, Bergisch Gladbach, 2004.

nehmer oder -nehmerin ist oder dass sie einen Versicherungsantrag gestellt hat. Die Anfragen der Versicherung müssen samt dem Nachweis des begründeten Interesses protokolliert und aufbewahrt werden. Dies dient der Überprüfung des begründeten Interesses. In Missbrauchsfällen (z.B. fingiertes begründetes Interesse) kann eine Versicherung vom Bezug der Daten ausgeschlossen werden.

### 1.3.2.21 Optimierung der Strassenverkehrsunfall-Statistik

Gegenwärtig erfassen die kantonalen Polizeiorgane die bei einem Strassenverkehrsunfall erhobenen Daten. Einerseits werden diese Daten in kantonseigenen Datenbanken namentlich zur Erstellung von Unfallrapporten und kantonalen Unfallstatistiken bearbeitet. Andererseits müssen sie in anonymisierter Form an das Bundesamt für Statistik (BFS) zur Erstellung der nationalen Strassenverkehrsunfall-Statistik gemeldet werden. Mit der Einführung eines Informationssystems Strassenverkehrsunfälle werden die Abläufe zur Erfassung, Meldung und Auswertung von Strassenverkehrsunfällen vereinheitlicht und koordiniert und so bestehende Doppelspurigkeiten eliminiert (Art. 89i–89n E-SVG). Diese Massnahme beinhaltet auch die Massnahmen zur Unfallursachenforschung und die Analyse der Schwerpunkte im Unfallgeschehen. Die Weiterleitung der Daten, die das BFS zur Erfüllung seiner gesetzlichen Aufgaben benötigt, wird für alle Informationssysteme des Strassenverkehrs bundesintern geregelt.

Eine konsistente, aussagekräftige Strassenverkehrsunfall-Statistik bildet eine unverzichtbare Grundlage für eine wirksame Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik von Bund, Kantonen und Gemeinden. Mit der Einführung des Strassenverkehrsunfall-Registers wird die Statistik in Bezug auf die erfassten Strassenverkehrsunfälle, die Qualität der erfassten Daten und deren Auswertungsmöglichkeiten optimiert.

Die Datenerhebung und die Auswertungsmöglichkeiten von Strassenverkehrsunfällen werden mit einheitlichen Standards, der obligatorischen Georeferenzierung aller Unfälle und der Verknüpfung mit unfallrelevanten Fachdaten über die Infrastruktur, den Verkehr, die beteiligten Fahrzeuge und die beteiligten Fahrzeugführer und -führerinnen erweitert. Das ASTRA erstellt zu diesem Zweck ein einheitliches Unfallaufnahmeprotokoll und hat im Rahmen des Management-Informationssystems Strasse und Strassenverkehr (MISTRA) die notwendigen Fachapplikationen entwickelt, die den Kantonen als zentrale IT-Applikationen zur Verfügung gestellt werden. Diese basieren auf einer Bundesdatenbank, in welcher unter anderem Personendaten bearbeitet werden. Aufbau, Betrieb, Zuständigkeiten, Zugriffsrechte und weitere Details hat der Bundesrat bereits in der Verordnung vom 14. April 2010<sup>69</sup> über das Strassenverkehrsunfall-Register (SURV) festgelegt. Dabei hat er zusätzlich zur bestehenden, aber etwas allgemein gehaltenen gesetzlichen Grundlage im Unfallversicherungsgesetz vom 20. März 1981<sup>70</sup> (UVG) eine explizite Rechtsgrundlage für das neue Informationssystem im SVG in Aussicht gestellt. Mit den vorliegenden Bestimmungen wird diese Rechtsgrundlage geschaffen.

<sup>69</sup> SR 741.57

<sup>70</sup> SR 832.20

### 1.3.2.22 Optimierung der Strassenverkehrskontroll-Statistik

Gegenwärtig erfassen die kantonalen Polizeiorgane die bei Schwerverkehrskontrollen erhobenen Daten, einerseits um die Berichterstattungspflichten aus dem Abkommen vom 21. Juni 1999<sup>71</sup> zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (Landverkehrsabkommen), insbesondere aus dessen Anhang 1, zu erfüllen, andererseits um die nach Artikel 53a SVG geforderten und nach Artikel 10 Absatz 3 des Schwerverkehrsabgabegesetzes vom 19. Dezember 1997<sup>72</sup> vom Bund entschädigten Kontrollen durchzuführen und nachzuweisen. Sie melden die erforderlichen Daten heute nach Artikel 44 der Strassenverkehrskontrollverordnung vom 28. März 2007<sup>73</sup> (SKV) anonymisiert an das ASTRA. Dafür stellt dieses eine elektronische Datenbank zur Verfügung. Werden bei den meldepflichtigen Kontrollen Widerhandlungen festgestellt, so können die Kontrollorgane diese heute nicht in der ASTRA-Applikation weiterbearbeiten, weil keine Personendaten erfasst werden dürfen. Die Erfassung der personen- und fahrzeugspezifischen Daten im Informationssystem hätte, ähnlich wie beim Informationssystem Strassenverkehrsunfälle, den Vorteil, dass der ganze Prozess über eine Informatikapplikation abgewickelt werden könnte. Dadurch könnte der Aufwand, den das Landverkehrsabkommen mit seinen Berichterstattungspflichten verursacht, etwas gemildert werden. Die Bearbeitung von Personendaten, insbesondere solcher im Zusammenhang mit Straftaten, muss eine formell-gesetzliche Grundlage haben, was hier vorgeschlagen wird. Die Optimierung der Strassenverkehrskontroll-Statistik war nicht Gegenstand einer Vernehmlassung oder Anhörung, entspricht aber einem Begehren der Kontrollorgane (Art. 89o–89t E-SVG).

### 1.3.2.23 Einziehung und Verwertung von Motorfahrzeugen bei skrupelloser Tatbegehung

Bei schweren Verkehrsdelikten, insbesondere bei schweren Verstössen gegen die Geschwindigkeitsvorschriften, werden in einigen Kantonen schon heute, gestützt auf Artikel 69 StGB, Motorfahrzeuge eingezogen und verwertet.<sup>74</sup> Mit der vorliegenden Massnahme soll nun die Einziehung von Fahrzeugen und deren Verwertung einheitlich geregelt werden (Art. 90a E-SVG). Dasselbe wurde in vier parlamentarischen Vorstössen verlangt.<sup>75</sup>

Die Einziehung eines Motorfahrzeugs stellt einen Eingriff in die von Artikel 26 BV geschützte Eigentumsgarantie dar. Ein solcher Eingriff muss dem Gebot der Verhältnismässigkeit genügen. Die Einziehung des Motorfahrzeugs ist daher nur in Ausnahmefällen verhältnismässig und gerechtfertigt. Letzteres hängt stark von den

<sup>71</sup> SR 0.740.72

<sup>72</sup> SR 641.81

<sup>73</sup> SR 741.013

<sup>74</sup> Zum Beispiel in St. Gallen und Zürich. Artikel in den Schaffhauser Nachrichten vom 6.2.2010, «Auto-Konfiskation ist gängige Praxis», unter: [www2.shn.ch/index.php?page=archivdetail&rub=news&detail=275924](http://www2.shn.ch/index.php?page=archivdetail&rub=news&detail=275924) (15.9.2010).

<sup>75</sup> 04.3472 Postulat Hochreutener vom 29.9.2004; Massnahmenkonzept gegen Raser. 04.3512 Postulat Teuscher vom 6.10.2004; Stopp der Raserei. 09.447 Pa.Iv. Malama vom 10.6.2009; Einziehung von Raserfahrzeugen. 09.450 Pa.Iv. Teuscher vom 10.6.2009; Raseropfer mit dem Erlös aus Raserfahrzeugen entschädigen.

Umständen des Einzelfalls ab. Die hier vorgeschlagene Möglichkeit für die Gerichte, Motorfahrzeuge einzuziehen, trägt den verfassungsmässigen Grundsätzen Rechnung. Es soll nicht jede grobe Verkehrsregelverletzung automatisch zur Einziehung des verwendeten Motorfahrzeugs führen. Von der Möglichkeit der Einziehung darf nur Gebrauch gemacht werden, wenn die Verkehrsregelverletzung in skrupelloser Weise begangen wurde und sie geeignet ist, den Täter oder die Täterin dadurch von weiteren groben Verkehrsregelverletzungen abzuhalten. Das urteilende Gericht muss darüber eine Prognose abgeben.

Ist das Fahrzeug im Eigentum einer Drittperson, so kann trotzdem eine Einziehung erfolgen, aber nur dann, wenn das Fahrzeug für den Täter oder die Täterin weiterhin verfügbar ist. Dies kann zum Beispiel zutreffen, wenn das Fahrzeug im Eigentum eines Familienmitgliedes ist oder von einer bekannten Person ausgeliehen wurde. Ist das Fahrzeug geleast oder gemietet, so dürfte schon mit der Einziehung und Rückgabe des Fahrzeugs an die Eigentümerschaft der Täter oder die Täterin in Zukunft von weiteren groben Verkehrsregelverletzungen mit diesem Fahrzeug abgehalten werden können. Es wird die Aufgabe der Rechtsprechung sein, im Einzelfall zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Einziehung und die Verwertung gegeben sind.

Die Verfahrenskosten können nach Artikel 442 Absatz 4 der Strafprozessordnung vom 5. Oktober 2007<sup>76</sup>, die am 1. Januar 2011 in Kraft treten wird, mit beschlagnahmten Vermögenswerten verrechnet werden. Es ist auch möglich – über die Bestimmungen von Artikel 73 StGB hinaus – den Erlös beispielsweise einer Organisation der Opferhilfe zukommen zu lassen. Dies dürfte gerade bei festgestellten «Rasereien» ein zweckmässiges Mittel sein.

Die ursprünglich vorgeschlagene Vernichtung der Motorfahrzeuge wird im SVG gestützt auf die Ergebnisse der Vernehmlassung nicht mehr vorgeschlagen, da die Möglichkeit der Vernichtung eines Fahrzeugs nach Artikel 69 StGB ausreicht.

### **1.3.2.24 Verbot von entgeltlichen Warnungen vor Verkehrskontrollen**

In der Vernehmlassung wurde die Frage gestellt, ob der Kreis der strafbaren Handlungen bei Radarwarnungen (heute Art. 99 Ziff. 8 SVG) ausgedehnt werden soll. Die Meinungen waren sehr unterschiedlich. Gestützt auf die Vernehmlassungsantworten schlägt der Bundesrat nun vor, dass Warnungen vor mobilen oder fixen Polizeikontrollen nur dann verboten werden sollen, wenn diese Warnungen öffentlich (z.B. über Radio, Internet, SMS) verbreitet oder entgeltlich (als kostenpflichtige Dienstleistung) angeboten werden. Unentgeltliche, nichtöffentliche Warnungen sollen weiterhin zulässig sein.

Für schwere Fälle des Inverkehrbringens von Radarwarngeräten und des Warnens wird eine strengere Bestrafung vorgeschlagen, nämlich Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe (Art. 98a E-SVG).

<sup>76</sup> AS 2010 1881

### 1.3.2.25 Einsatz für grenzüberschreitende Strafverfolgung

Mit dieser Massnahme werden die in verschiedenen Bestimmungen verstreuten Kompetenzen des Bundesrates zum Abschluss völkerrechtlicher Verträge im Bereich des Strassenverkehrs zusammengefasst (Art. 106a E-SVG).

Die grenzüberschreitende Ahndung von Verkehrsregelverletzungen wird auch durch die Bestimmungen über die justizielle Zusammenarbeit nach dem Abkommen vom 26. Oktober 2004<sup>77</sup> zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, der Europäischen Union und der Europäischen Gemeinschaft über die Assoziierung dieses Staates bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands erleichtert. Nach dem Vorbild des Schweizerisch-deutschen Polizeivertrags<sup>78</sup> (Art. 34–41) wird künftig angestrebt, Bussen durch den Wohnsitzstaat vollstrecken zu lassen. Der ersuchende Tatortstaat wird nicht kostenpflichtig (Art. 40), dafür darf der vollstreckende Wohnsitzstaat den Erlös aus der Vollstreckung und die in der Entscheidung festgesetzten Kosten behalten.

Erhält der Bundesrat die Kompetenz zum Abschluss solcher auf Strassenverkehrswiderhandlungen beschränkten Verträge, so kann er mit den wichtigsten Staaten entsprechende Vereinbarungen abschliessen. Dadurch können deutlich mehr ausländische Fahrzeugführer und -führerinnen bei Widerhandlungen zur Rechenschaft gezogen werden, wodurch sich die als stossend empfundene «Privilegierung» von Personen mit ausländischem Wohnsitz vermindern lässt.

### 1.3.2.26 Straffung des Ordnungsbussenverfahrens

Das Ordnungsbussenverfahren nach dem Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970<sup>79</sup> (OBG) ist ein Strafverfahren, mit dem Bagatellwiderhandlungen im Strassenverkehr ohne grossen Aufwand erledigt werden können. Da Ordnungsbussen für Übertretungen im Sinn von Artikel 103 StGB verhängt werden, finden auch die entsprechenden strafrechtlichen Grundsätze Anwendung. Mit dieser Revision soll von einem dieser Grundsätze abgewichen werden, indem nicht mehr ausschliesslich die Person bestraft werden muss, welche die Widerhandlung begangen hat, sondern der Fahrzeughalter oder die Fahrzeughalterin bestraft werden kann, falls der Täter oder die Täterin der Polizei nicht bekannt ist. Dies trifft häufig zu bei Widerhandlungen im ruhenden Verkehr und bei automatischen Verkehrskontrollen ohne Anhalteposten (z.B. Geschwindigkeit, Rotlicht). Ist der Täter oder die Täterin nicht bekannt, so soll künftig in der Regel der im Fahrzeugausweis eingetragene Fahrzeughalter oder die eingetragene Fahrzeughalterin die Busse bezahlen müssen. Dadurch kann folgende Problematik gemildert werden: Einerseits besteht unter Familiengenossen ein Zeugnisverweigerungsrecht, sodass der Halter oder die Halterin Familiengenossen nicht «verraten» muss. Andererseits sind viele Firmen oft nicht in der Lage oder nicht willens, der Polizei jene Person anzugeben, die das Fahrzeug zur fraglichen Zeit benutzte. Selbstverständlich kann die Polizei Ermittlungen anstellen, um den tatsächlichen Fahrzeugführer oder die tatsächliche Fahr-

<sup>77</sup> SR 0.362.31

<sup>78</sup> Vertrag vom 27. April 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die grenzüberschreitende polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit, SR 0.360.136.1

<sup>79</sup> SR 741.03



zeugführerin herauszufinden. Diese aufwändige Ermittlungsarbeit steht aber in keinem vernünftigen Verhältnis zu der zu erwartenden Höhe der Busse. Auch die Gerichtsgebühren decken nur höchst selten den behördlichen Aufwand, sodass diese Kosten zu Lasten der Allgemeinheit gehen, was stossend erscheint.

Mit der Neuregelung (Art. 4–6 des Entwurfs zum OBG; E-OBG) werden gewisse Rechte der Fahrzeughalter und -halterinnen geschmälert. Sie entscheiden aber letztlich eigenverantwortlich, ob sie die Busse selber bezahlen und den Betrag bei der tatsächlich schuldigen Person einfordern wollen (und ihr künftig das Fahrzeug nicht mehr überlassen werden) oder ob sie den Täter oder die Täterin melden. Die Fahrzeughalter und -halterinnen haben im ordentlichen Strafverfahren die Möglichkeit, Name und Adresse des tatsächlichen Fahrzeugführers oder der tatsächlichen Fahrzeugführerin zu nennen oder genügend Angaben zu seiner oder ihrer Identität zu machen, so dass er oder sie individualisierbar ist. Selbstverständlich müssen die Halter und Halterinnen nicht bezahlen, wenn sie glaubhaft machen können, dass das Fahrzeug gegen ihren Willen benutzt wurde und sie dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern konnten, also zum Beispiel dann, wenn das Fahrzeug gestohlen wurde.

Die Stärkung der Verantwortung der Fahrzeughalter und Fahrzeughalterinnen im Bagatelbereich erscheint unter dem Aspekt der ökonomischen Verwaltungs- und Prozessführung angezeigt, ohne dass für sie ungerechtfertigte Nachteile entstehen. Erstens haben sie es selber in der Hand, wem sie ihr Fahrzeug zur Verfügung stellen, zweitens hat das Aussprechen einer Busse keinerlei weitere Auswirkungen, da nach deren Bezahlung keine auf die Person bezogenen Aufzeichnungen darüber aufbewahrt werden dürfen. Das Ordnungsbussenverfahren ist anonym und hat nie einen Strafregistereintrag (Art. 9 Bst. f VOSTRA-Verordnung vom 29. September 2006<sup>80</sup>) oder eine Administrativmassnahme zur Folge.

## **1.4 Vernehmlassungsverfahren**

### **1.4.1 Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens**

Der Bundesrat eröffnete am 5. November 2008 die Vernehmlassung zu Via sicura. Sie dauerte bis zum 15. März 2009. Neben den ständigen Adressaten gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben a–d des Vernehmlassungsgesetzes vom 18. März 2005<sup>81</sup> (VIG) wurden 421 weitere Organisationen zur Stellungnahme eingeladen. Von den angeschriebenen Vernehmlassungsadressaten und -adressatinnen haben 108 ihre Stellungnahme entweder beim UVEK oder beim ASTRA eingereicht. Zusätzlich sind 91 Stellungnahmen von Organisationen und Personen eingegangen, die nicht angeschrieben wurden.

Die Anstrengungen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit stossen grossmehrheitlich auf Zustimmung. Insbesondere 24 Kantone und die meisten der in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien (EVP, GPS, SP; mit Abstrichen auch CVP und FDP) unterstützen weitere Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr. Grundsätzlich abgelehnt wird die Vorlage von zwei Kantonen. Der Kanton Neuenburg war der Ansicht, dass die Vorlage

<sup>80</sup> SR 331

<sup>81</sup> SR 172.061

unverhältnismässig sei. Der Kanton Schwyz war der Meinung, dass nach der letzten Revision des SVG (die seit 2005 in Kraft ist) länger abgewartet werden müsse, bis die Wirkungen bekannt sind, bevor neue Änderungen vorgenommen werden, und dass die Umsetzung der in Via sicura vorgesehenen Massnahmen für die Kantone ohne die Zusprechung von zusätzlichen Ressourcen nicht realisierbar sei. Kategorisch abgelehnt wird Via sicura von der SVP. Sie sieht den Grundsatz der Verhältnismässigkeit verletzt und befürchtet einen massiven Ausbau der Bürokratie sowie eine Bevormundung und Kriminalisierung der sich korrekt verhaltenden Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen.

Bei den Vernehmlassungsteilnehmern und -teilnehmerinnen erwuchs namentlich gegen diejenigen Massnahmen Widerstand, die allen Verkehrsteilnehmern und Verkehrsteilnehmerinnen Pflichten auferlegt hätten.<sup>82</sup>

Der Bundesrat hat am 3. Februar 2010 von den Ergebnissen der Vernehmlassung Kenntnis genommen, die Massnahmen festgelegt, die weiterverfolgt werden sollen, und das UVEK mit der Ausarbeitung einer Botschaft beauftragt.<sup>83</sup> Für die Botschaft diente der Vernehmlassungsentwurf als Grundlage, wobei die wesentlichen Einwände, Bemerkungen und Vorschläge der Vernehmlassung berücksichtigt und eingearbeitet wurden. Die Begründung und Bewertung der einzelnen weiterverfolgten Massnahmen findet sich in Ziffer 1.3.2.

## **1.4.2 Nicht weiterverfolgte Massnahmen**

Das Massnahmenpaket von Via sicura wurde nach der Vernehmlassung so überarbeitet, dass es neu kaum mehr «flächendeckende», für alle geltende Massnahmen enthält. Mit gezielten Massnahmen für spezifische Zielgruppen und gegen ihre Defizite soll das Ziel einer signifikanten Reduktion der Unfälle mit Toten und Schwerverletzten erreicht werden. Im Folgenden werden diejenigen Massnahmen aufgezeigt, die der Bundesrat gemäss Beschluss vom 3. Februar 2010 nicht weiterverfolgen will.

### **1.4.2.1 Finanzielle Unterstützung der Umsetzung**

In der Vernehmlassung wurde zur Deckung des Zusatzaufwandes der öffentlichen Hand vorgeschlagen, den Zuschlag auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie zu erhöhen und/oder die Verkehrsbussen einer Zweckbindung zugunsten der Verkehrssicherheit zuzuführen. Dies hätte zu zusätzlichen Abgaben und auch zu einer finanziellen Unterstützung der Kantone geführt. Keine der vorgeschlagenen Varianten fand eine Mehrheit. Sie wurden im Verhältnis 7 zu 3 abgelehnt (zu den Auswirkungen des Verzichts siehe Kap. 1.2.2).

<sup>82</sup> Zum abgeschlossenen Vernehmlassungsverfahren, insbesondere Ergebnisbericht: [www.admin.ch/ch/d/gg/pc/ind2008.html#UVEK](http://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/ind2008.html#UVEK) (15.9.2010).

<sup>83</sup> Medienmitteilung zum Bundesratsbeschluss vom 3. Februar 2010; [www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=de&msg-id=31468](http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=de&msg-id=31468) (15.9.2010).

### **1.4.2.2 Obligatorische Weiterbildung**

Alle Führerausweisinhaber und -inhaberinnen hätten alle zehn Jahre einen Tag obligatorisch eine Weiterbildung besuchen müssen, ausser Personen, die bereits der Weiterbildungspflicht nach der Chauffeurzulassungsverordnung vom 15. Juni 2007<sup>84</sup> (CZV) unterliegen. Die allgemeine Weiterbildungspflicht wurde von einer starken Mehrheit abgelehnt (unter anderem 21 Kantone, 3 Parteien und alle Dachverbände). Die für die Umsetzung zuständigen Kantone lehnten die Massnahme hauptsächlich wegen des grossen Aufwands und wegen Zweifeln am Kosten-Nutzen-Verhältnis ab. Viele Gegner der Massnahme befürchteten, dass angesichts der grossen Zahl von Kursen die Qualität nicht gewährleistet werden könnte, sodass die erwartete Wirkung für die Verkehrssicherheit fraglich wäre. Anstatt die Weiterbildung obligatorisch einzuführen, soll nun vermehrt die freiwillige Weiterbildung gefördert werden.

### **1.4.2.3 Verbot für Lieferwagenfahrer und Lieferwagenfahrerinnen, unter Alkoholeinfluss zu fahren**

Ein Verbot für Personen, die berufsmässig Lieferwagen führen, unter Alkoholeinfluss zu fahren, stiess bei 17 Kantonen auf Ablehnung und bei 8 auf Zustimmung. Bei den Parteien, den Dachverbänden und den übrigen Organisationen war das Verhältnis ausgeglichen. Es wäre bei der praktischen Umsetzung dieser Massnahme schwierig abzugrenzen, ob es sich um eine Berufsfahrt (mit dem Verbot, unter Alkoholeinfluss zu fahren) oder um eine Privatfahrt (bei der 0,5 Promille gilt) handelt. Eine solche Differenzierung wäre für den Vollzug nicht praxistauglich, weshalb der Bundesrat diese Massnahme nicht weiterverfolgt.

### **1.4.2.4 Informationspflicht bei der Abgabe von Medikamenten**

Fachpersonen, die Medikamente abgeben, hätten gemäss der in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehenen Informationspflicht die Kunden und Kundinnen und Patienten und Patientinnen über mögliche Beeinträchtigungen der Fahrfähigkeit informieren müssen. Diese Massnahme wird nicht weiterverfolgt, weil schon heute in den Packungsbeilagen zu den Medikamenten spezifisch darauf hingewiesen wird, wenn die Fahrfähigkeit beeinträchtigt wird. Im Übrigen haben Ärzte und Ärztinnen sowie Apotheker und Apothekerinnen eine generelle Aufklärungspflicht. Das Verankern einer spezifischen Aufklärungspflicht im SVG würde letztlich nichts daran ändern, dass es in einem konkreten Fall kaum je möglich wäre, das Missachten der Aufklärungspflicht nachzuweisen.

<sup>84</sup> SR 741.521

#### **1.4.2.5 Schaffung von Verkehrsgerichten**

Diese Massnahme hatte das Ziel, mit der Schaffung von Verkehrsgerichten die Verfahren betreffend Verkehrswiderhandlungen zu vereinfachen, zu straffen und zu vereinheitlichen. 22 Kantone, 2 Parteien, 5 Dachverbände und 40 übrige Organisationen lehnten die Massnahme ab. 4 Kantone, 3 Parteien und 32 Organisationen waren dafür. Der Bundesrat hat beschlossen, dass sich solche Verkehrsgerichte gegen den eindeutigen Widerstand der Kantone nicht einführen lassen. Zudem hat es der Bundesgesetzgeber schon anlässlich der Revision des Allgemeinen Teils des StGB abgelehnt, dass die Strafgerichte massnahmerechtliche Sanktionen (insbesondere den Führerausweiszug) aussprechen.

#### **1.4.2.6 Mindestanforderungen an die charakterliche Eignung**

Der Bundesrat wollte die Mindestanforderungen an die charakterliche Eignung rechtsatzmässig festlegen. Viele Vernehmlassungsteilnehmer und -teilnehmerinnen äusserten sich dahingehend, dass sie die Einführung einer systematischen Überprüfung auf charakterliche Eignung befürchteten und die Massnahme deshalb ablehnten. Dies war jedoch nie das Ziel der vorgeschlagenen Massnahme. Die Mindestanforderungen an die Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen können wie bisher schon nach den Artikeln 14 und 25 SVG überprüft werden. Der Verzicht auf die Massnahme hat zur Folge, dass – wie bisher – die Praxis (herrschende Lehre) die charakterliche Fahreignung definiert und nicht eine Verordnung des Bundesrats. Der Bundesrat wird aber künftig gesamtschweizerisch einheitliche Qualitätssicherungs-massnahmen für die Fahreignungsabklärung festlegen (siehe Erläuterungen zu Art. 25 Abs. 3 Bst. f E-SVG).

### **1.5 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen<sup>85</sup>**

Die letzte grosse Revision des SVG hat gezeigt, welche Wichtigkeit gesetzliche Massnahmen für die Verkehrssicherheit auf Schweizer Strassen haben. Seit dem Inkrafttreten dieser Massnahmen im Jahr 2005 konnte die Anzahl der getöteten Menschen im Strassenverkehr um rund 15 Prozent (2005: 409, 2009: 349) und jene der Schwerverletzten um rund 7 Prozent (2005: 5059, 2009: 4708) gesenkt werden.<sup>86</sup> Nach Berechnungen der bfu kann bei Realisierung aller mit dieser Botschaft vorgeschlagenen Massnahmen mit einem vergleichbaren Erfolg gerechnet werden, nämlich innerhalb von 10 Jahren mit einer maximalen Reduktion der Anzahl getöteter Personen um 90 bis 100 und der schwer verletzten Personen um 1100 bis 1200 pro Jahr. Im Durchschnitt der ersten 10 Jahre sind dies pro Jahr rund 60 bis 70 Getötete und 750 bis 850 Schwerverletzte weniger.

<sup>85</sup> Alle Angaben sind dem Zwischenbericht der bfu vom 12. August 2010 «Auswirkungen der Via-sicura-Massnahmen, Evaluation des Nutzens der Via-sicura-Massnahmen für die Verkehrssicherheit sowie deren Kosten» entnommen.

<sup>86</sup> Quelle: BFS

Vermiedene Verkehrsoffer können in Geldwerten ausgedrückt werden. Dabei wird unterschieden zwischen vermiedenen materiellen Kosten, welche die Gesellschaft für die Opfer des Strassenverkehrs aufwenden muss, und vermiedenen immateriellen Kosten. Die materiellen Kosten setzen sich aus direkten und indirekten Kosten zusammen. Die direkten Kosten beinhalten Kosten des Ressourcenaufwands für Pflege, Genesung und Sachschäden. Die indirekten Kosten gliedern sich in Produktionsausfall infolge von Arbeitsunfähigkeit, Kosten der Wiederbesetzung einer Arbeitsstelle, Polizei- und Rechtsfolgekosten sowie administrative Kosten der Versicherung. Zu den immateriellen Kosten gehören Leid, Schmerz und Kummer bei den Unfallopfern oder ihren Angehörigen. Zusammen ergeben die materiellen (direkte und indirekte Kosten) und die immateriellen Kosten die volkswirtschaftlichen Kosten. Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich auf die materiellen Kosten und den materiellen Nutzen der vorgeschlagenen Massnahmen:

Im Jahr 2007 verursachten alle Strassenverkehrsunfälle, die medizinische Leistungen oder Versicherungsleistungen erfordern, materielle Kosten von 5 Milliarden Franken. Davon entfielen auf die polizeilich registrierten Strassenverkehrsunfälle rund 1,6 Milliarden Franken.

Der materielle Nutzen aller in der Botschaft vorgeschlagenen Massnahmen beträgt nach 10 Jahren insgesamt<sup>87</sup> maximal 660 Millionen Franken pro Jahr oder durchschnittlich 490 Millionen Franken pro Jahr. Davon entfallen auf die polizeilich registrierten Strassenverkehrsunfälle maximal 270 beziehungsweise durchschnittlich 190 Millionen Franken pro Jahr.

Neben dem Nutzen des Massnahmenpakets ist auch bedeutend, wie viel seine Umsetzung kostet und wer die Kosten trägt. Kosten werden vor allem dort anfallen, wo Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen selber aktiv werden müssen, um sich beispielsweise einer Fahreignungsabklärung zu unterziehen oder um Nachschulungen zu absolvieren. Dementsprechend tragen zu über 80 Prozent die Verursacher und Verursacherinnen die Kosten. Die restlichen Kosten betreffen vor allem den Aufwand der Kantone für die Strasseninfrastruktur. Die bfu schätzt die gesamten volkswirtschaftlichen Kosten in den ersten 10 Jahren auf durchschnittlich 270 Millionen Franken pro Jahr.

Werden die durchschnittlichen Kosten der ersten 10 Jahre dem durchschnittlichen materiellen Nutzen gegenübergestellt, so zeigen die Berechnungen der bfu einen Nutzenüberschuss von rund 220 Millionen Franken pro Jahr auf. Der Nutzenüberschuss der vorgeschlagenen Massnahmen wäre wesentlich höher, wenn auch noch die Auswirkungen auf die immateriellen Kosten berücksichtigt würden.

<sup>87</sup> Inklusive die polizeilich nicht registrierten Unfälle sowie die Unfälle mit Leichtverletzten und Sachschäden.

## **1.6 Rechtsvergleich und Verhältnis zum europäischen und zum internationalen Recht**

### **1.6.1 Allgemeines**

In den letzten Jahren haben viele europäische Länder einen nationalen Aktionsplan, ein Verkehrssicherheitsprogramm oder quantifizierte Verkehrssicherheitsziele festgelegt.

Auch wenn die Erhöhung der Verkehrssicherheit in jedem Land vor allem Massnahmen auf nationaler Ebene erfordert, so sind Erfahrungsaustausch, Zusammenarbeit und Harmonisierung auf internationaler Ebene heute doch von zunehmender Bedeutung. Deshalb setzen sich verschiedene internationale Organisationen für die Förderung der Verkehrssicherheit ein, namentlich die Europäische Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UN/ECE), die WHO, das Weltverkehrsforum (ITF) und die EU.

Die Erleichterung des internationalen Personen- und Güterverkehrs und namentlich auch dessen Sicherheit ist eines der prioritären Ziele der UN/ECE. Zu diesem Zweck hat sie zahlreiche Abkommen zum Strassenverkehr erlassen und verschiedene Resolutionen verabschiedet. So werden den Mitgliedstaaten zum Beispiel Massnahmen betreffend technische Fahrzeugkontrollen und Verkehrsregeln zur Implementierung ins nationale Recht nahegelegt und ergänzend dazu Massnahmen bezüglich Alkohol, Geschwindigkeit, Kommunikation, Erziehung, Ausbildung, Fuss- und Radverkehr, Kinder usw. empfohlen (Gesamtresolutionen). Die Schweiz ist in mehreren Arbeitsgruppen der UN/ECE vertreten, unter anderem in der Arbeitsgruppe zur Strassenverkehrssicherheit («Working Party on Road Traffic Safety»).

### **1.6.2 Rechtsvergleich mit der Europäischen Union**

Die Europäische Kommission hat in ihrem Weissbuch «Die europäische Verkehrspolitik bis 2010 – Weichenstellungen für die Zukunft» (2001) für die EU das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten im Strassenverkehr bis 2010 zu halbieren. Die Kommission hat dazu das «Europäische Aktionsprogramm für die Strassenverkehrssicherheit» entwickelt («20 000 Leben retten auf unseren Strassen – Eine gemeinsame Aufgabe», 2003). Sie hat insgesamt 60 Massnahmen in den Bereichen Verkehrsverhalten, Fahrzeugsicherheit, Strasseninfrastruktur, gewerblicher Güter- und Personenverkehr, Rettung und Versorgung von Unfallopfern sowie Sammlung, Auswertung und Weitergabe von Unfalldaten vorgeschlagen.<sup>88</sup> Zudem hat die Kommission die «Europäische Charta für die Strassenverkehrssicherheit» lanciert, mit der möglichst viele Verantwortliche am Aktionsprogramm beteiligt werden sollten. Die Charta begründet eine Aktionsgemeinschaft der EU mit dem Ziel (Aktions-Programm), die Zahl der Unfallopfer im Strassenverkehr in den EU-Ländern bis 2010 zu halbieren.<sup>89</sup>

Das 2001 gesetzte ehrgeizige Ziel einer Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2010 wurde zwar nicht vollständig erreicht, doch sind erhebliche Fortschritte zu verzeichnen. So wird beispielsweise von einem Rückgang der Anzahl der Verkehrs-

<sup>88</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/internal\\_market/single\\_market\\_for\\_goods/motor\\_vehicles/interactions\\_industry\\_policies/l24257\\_de.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_for_goods/motor_vehicles/interactions_industry_policies/l24257_de.htm) (29.9.2010).

<sup>89</sup> [www.erscharter.eu/de](http://www.erscharter.eu/de) (29.9.2010).

toten um mehr als 40 Prozent ausgegangen (im Vergleich zum Rückgang um 25 Prozent im vorangegangenen Jahrzehnt; siehe Kap. 1.1.1).

Die Kommission hat am 20. Juli 2010 ein neues ebenso ehrgeiziges Programm für die Strassenverkehrssicherheit publiziert, mit dessen Hilfe die Zahl der Verkehrstoten in Europa im kommenden Jahrzehnt halbiert werden soll. Das Programm setzt sich aus einer Reihe von Massnahmen auf europäischer und nationaler Ebene zusammen, deren Schwerpunkt auf der Fahrzeugsicherheit, der Sicherheit der Infrastruktur und dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen liegt.<sup>90</sup>

### 1.6.3 Verhältnis zum europäischen und internationalen Recht

Verschiedene internationale Verträge beziehen sich auf den Strassenverkehr.

Von grosser Bedeutung sind dabei:

- das Übereinkommen vom 8. November 1968<sup>91</sup> über den Strassenverkehr, das Übereinkommen vom 8. November 1968<sup>92</sup> über Strassenverkehrszeichen sowie die jeweiligen Europäischen Zusatzübereinkommen vom 1. Mai 1971<sup>93</sup>;
- das Landverkehrsabkommen<sup>94</sup>. Die Schweiz hat im Rahmen des Landverkehrsabkommens verschiedene EU-Rechtsakte im Bereich der Strassenverkehrssicherheit in Anhang I des Abkommens aufgenommen. Diese Regelungen betreffen zum Beispiel die Einführung des digitalen Fahrschreibers bei schweren Strassenfahrzeugen zum Güter- und Personentransport, die Kontrollen des Schwerverkehrs und den Transport von Gefahrgut auf Strasse und Schiene.

Die Massnahmen von Via sicura widersprechen den internationalen Regelungen nicht, sondern ergänzen diese teilweise. Die Kompatibilität mit dem Recht der EU ist gewährleistet. Die meisten Massnahmen sind nicht Gegenstand von Regelungen der EU. Wo Regelungen bestehen, wird bei den entsprechenden Massnahmen auf das Verhältnis zum EU-Recht verwiesen. Insbesondere widersprechen die Massnahmen nicht den bilateralen Verträgen der Schweiz mit der EU, und es werden keine technischen Handelshemmnisse geschaffen. Zu erwähnen ist, dass die EU an ähnlichen, teils sogar den gleichen Projekten arbeitet (z.B. obligatorisches Tagfahrlicht, Alkohol-Wegfahrsperre, Befristung der Führerscheine, einheitliche ärztliche Abklärungen etc.).

Die Schweiz ist aufgrund des relativ hohen Anteils an ausländischen Fahrzeugen und an ausländischen Fahrzeugführern und -führerinnen am schweizerischen Strassenverkehr an einer internationalen Harmonisierung der Vorschriften interessiert. Deshalb sollen Massnahmen ergriffen werden, um die Beziehungen zum Ausland

<sup>90</sup> [www.etsc.eu/documents/20%2007%20-%20ETSC%20PR%202011-2020%20RS%20Programme\\_final%20MEMO.pdf](http://www.etsc.eu/documents/20%2007%20-%20ETSC%20PR%202011-2020%20RS%20Programme_final%20MEMO.pdf) (15.9.2010).

<sup>91</sup> SR 0.741.10

<sup>92</sup> SR 0.741.20

<sup>93</sup> SR 0.741.101, 0.741.201

<sup>94</sup> SR 0.740.72

weiter zu verstärken und verkehrssicherheitsfördernde Massnahmen im internationalen Recht zu verankern.

## 1.7 Umsetzung

Die Umsetzung der Massnahmen kann auf den bestehenden eidgenössischen und kantonalen Strukturen aufgebaut werden.

## 1.8 Erledigung parlamentarischer Vorstösse

Durch die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen können folgende parlamentarische Vorstösse als erledigt abgeschrieben werden:

- Das *Postulat Marty Kälin* vom 7. Mai 2004 «Erhalt der Fahrtauglichkeit» (04.3249; N 8.10.04) beauftragt den Bundesrat darzulegen, wie die Fahreignung von Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen über die Jahre erhalten und verbessert werden kann und wie sichergestellt ist, dass Führer und Führerinnen von Motorfahrzeugen neue Bestimmungen und Vorschriften im Strassenverkehr kennen und befolgen. Die vom Bundesrat in der Vernehmlassung zur Diskussion gestellte Weiterbildungspflicht für alle Motorfahrzeugführer und -führerinnen fand zwar keine Zustimmung. Vorgeschlagen wird aber eine obligatorische Nachschulung der fehlbaren Fahrzeuglenker und -lenkerinnen (Kap. 1.3.2.7 und Erläuterungen zu Art. 16e E-SVG) sowie eine laufende Informationspflicht für die Behörden, die keine gesetzliche Änderung erfordert.
- Das *Postulat Marty Kälin* vom 18. Juni 2004 «Verhinderung schwerer Unfälle mit Lastwagen im Strassenverkehr» (04.3404; N 8.10.04) beauftragt den Bundesrat, zu prüfen und Bericht zu erstatten, wie schwere Unfälle mit Lastwagen, insbesondere auf Autobahnen und in Tunnels, künftig vermindert werden können (z.B. mit der entsprechenden Signalisationsänderung), und dem Parlament, soweit notwendig, den Entwurf zu entsprechenden Gesetzesänderungen zu unterbreiten oder Verordnungen anzupassen. Die Massnahmen zur Infrastruktursicherheit (Kap. 1.3.2.1 und Erläuterungen zu Art. 6a E-SVG) und zur Optimierung der Strassenverkehrsunfall-Statistik (Kap. 1.3.2.21 und Erläuterungen zu Art. 89i E-SVG) tragen diesen Anliegen Rechnung. Auch das Verbot von Gigalinern (Kap. 1.3.2.2 und Erläuterungen zu Art. 9 Abs. 1 letzter Satz E-SVG) sowie das obligatorische Fahren mit Licht am Tag (Kap. 1.3.2.14 und Erläuterungen zu Art. 41 Abs. 1 E-SVG) wird zum Erreichen dieser Ziele beitragen. Im Weiteren soll für Lastwagenfahrer, Lastwagenfahrerinnen, Busfahrer und Busfahrerinnen ein Verbot eingeführt werden, unter Alkoholeinfluss zu fahren (Kap. 1.3.2.13 und Erläuterungen zu Art. 31 Abs. 2<sup>bis</sup> E-SVG).
- Mit dem *Postulat Hochreutener* vom 29. September 2004 «Massnahmenkonzept gegen Raser» (04.3472; N 17.12.04) wird der Bundesrat eingeladen zu prüfen, wie durch ein umfassendes Paket von diversen Massnahmen gegen die kriminelle Raserei auf unseren Strassen vorgegangen werden kann. Die vorgeschlagene Gesetzesrevision beinhaltet Massnahmen, die explizit auf schwere Geschwindigkeitswiderhandlungen abzielen, zum Bei-



spiel die obligatorische Fahreignungsabklärung bei Verkehrsregelverletzungen, die auf Rücksichtslosigkeit schliessen lassen (Kap. 1.3.2.6 und Erläuterungen zu Art. 15d E-SVG), die obligatorische Nachschulung nach einem schweren Geschwindigkeitsdelikt (Kap. 1.3.2.7 und Erläuterungen zu Art. 16e E-SVG), der Einbau eines Datenaufzeichnungsgeräts (sogenannte «Blackbox») nach schwerem Geschwindigkeitsdelikt (Kap. 1.3.2.8 und Erläuterungen zu Art. 17a E-SVG) und die Einziehung von Motorfahrzeugen bei skrupelloser Tatbegehung (Kap. 1.3.2.23 und Erläuterungen zu Art. 90a E-SVG).

- Das *Postulat Teuscher* vom 6. Oktober 2004 «Stopp der Raserei» (04.3512; N 17.12.04) beauftragt den Bundesrat, diverse Massnahmen zu prüfen, um die Raserei (schwere Fälle von Geschwindigkeitsüberschreitungen) auf den Strassen effizient zu bekämpfen. Insbesondere sollen Kombinationen von verschiedenen Massnahmen ausgearbeitet werden, weil so der Raserei am wirksamsten begegnet werden kann. Die vorgeschlagene Gesetzesrevision beinhaltet Massnahmen, die explizit auf schwere Geschwindigkeitswiderhandlungen abzielen, wie oben bei den Bemerkungen zum Postulat Hochreutener vom 29. September 2004 «Massnahmenkonzept gegen Raser» (04.3472; N 17.12.04) ausgeführt wird.
- Das *Postulat Joder* vom 6. Oktober 2004 «SVG. Kein Verzicht auf Rückgriffsrecht bei Grobfahrlässigkeit» (04.3516; N 17.12.04) beauftragt den Bundesrat, zu prüfen und Bericht zu erstatten, wie die Rechtsgrundlagen anzupassen sind, damit in Zukunft bei grobfahrlässiger Verursachung eines Schadeneignisses im Strassenverkehr der Rückgriff nicht mehr ausgeschlossen werden kann. Mit dem Vorschlag, die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer zum Rückgriff zu verpflichten, wird dem Anliegen vollumfänglich entsprochen (Kap. 1.3.2.17 und Erläuterungen zu Art. 65 Abs. 3 E-SVG).
- Das *Postulat Simoneschi-Cortesi* vom 19. Juni 2003 «Verkehrsregelnverordnung» (03.3352; N 17.3.05) beauftragt den Bundesrat, Artikel 2 Absatz 4 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962<sup>95</sup> (VRV) zu ändern: Auch Führern und Führerinnen, die berufsmässig Warentransporte durchführen, soll der Genuss alkoholischer Getränke während der Arbeitszeit und innert 6 Stunden vor Beginn der Arbeit untersagt sein. Die vorgeschlagene Gesetzesrevision schlägt für Lastwagenfahrer, Lastwagenfahrerinnen, Busfahrer und Busfahrerinnen ein Verbot vor, unter Alkoholeinfluss zu fahren (Kap. 1.3.2.13 und Erläuterungen zu Art. 31 Abs. 2<sup>bis</sup> E-SVG).
- Das *Postulat Joder* vom 15. Juni 2005 «Mehr Verkehrssicherheit bei Motorradfahrern» (05.3317; N 7.10.05) beauftragt den Bundesrat, zusätzliche Massnahmen betreffend erhöhte Verkehrssicherheit bei Motorradfahrern und -fahrerinnen zu prüfen, wobei insbesondere eine verbesserte Ausbildung, einheitliche Prüfungsanforderungen und technische Verbesserungen der Motorräder in Erwägung zu ziehen sind. Das vorgeschlagene Massnahmenpaket macht die Strassen insgesamt sicherer, auch für Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen. Spezifische Massnahmen zur Verbesserung der Fahr-

ausbildung und -prüfung sowie der technischen Anforderungen für Motorräder werden vom Bundesrat auf Verordnungsstufe weiterverfolgt.

- Das *Postulat Hubmann* vom 23. März 2006 «Wider die Bussenschlupflöcher» (06.3119; N 23.06.06) beauftragt den Bundesrat, einen Bericht vorzulegen, mit welchen rechtlichen Massnahmen verhindert werden kann, dass Personen Ordnungsbussen umgehen, indem sie die eigene Täterschaft bestreiten und das Zeugnisverweigerungsrecht für nahe Verwandte, Ehegatten und Ehegattinnen sowie Konkubinatspartner und Konkubinatspartnerinnen systematisch beanspruchen. Mit den Massnahmen zur Straffung des Ordnungsbussenverfahrens wird den Anliegen dieses Postulates vollumfänglich entsprochen (Kap. 1.3.2.26 und Erläuterungen zu Art. 4–6 E-OBG).

## **2 Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln**

### **2.1 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958**

#### *Ingress*

Der Ingress verweist noch auf die alte Bundesverfassung. Er wird deshalb angepasst, um den Verweis auf die Bestimmungen der Bundesverfassung vom 18. April 1999 aufzunehmen.

#### *Art. 1 Abs. 2*

Die Verkehrsregeln werden neu in den Artikeln 26–57a geregelt.

#### *Abs. 3*

Absatz 3 wurde mit dem neuen Bundesgesetz vom 12. Juni 2009<sup>96</sup> über die Produktesicherheit eingeführt (Art. 20 Abs. 2 Ziff. 2) und trat am 1. Juli 2010 in Kraft<sup>97</sup>. Bei den Redaktionsarbeiten ging das Erwähnen der Anhänger vergessen.

#### *Art. 2 Abs. 3<sup>bis</sup> erster Satz*

Der Begriff «ASTRA» wird durch «Bundesamt für Strassen (ASTRA)» ersetzt.

#### *Art. 4 Abs. 2*

Redaktionelle Änderung im französischen Text.

#### *Art. 6a*            Sicherheit der Strasseninfrastruktur

##### *Abs. 1*

Die Berücksichtigung der Verkehrssicherheit bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb von Strasseninfrastrukturen ist heute eine Selbstverständlichkeit. Es stehen aber noch nicht für alle Instrumente praxistaugliche Anleitungen zur Verfügung. Der Bund wird daher durch das ASTRA Empfehlungen und Richtlinien erarbeiten, um

<sup>96</sup> SR **930.11**

<sup>97</sup> AS **2010** 2573; BBl **2008** 7407

die Kantone und Gemeinden bei ihren Aufgaben zu unterstützen. Dabei soll ein besonderes Augenmerk auf ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis der Aufgaben gelegt werden.

*Abs. 2*

Unfallsschwerpunkte und Gefahrenstellen auf dem Strassennetz können mit der optimierten Strassenverkehrsunfall-Statistik des Bundes erkannt werden. Grafische Darstellungen und vertiefte Analysen von Unfallhäufungen, Unfalltypen und Unfallursachen werden den Strasseneigentümern und Strasseneigentümerinnen ermöglichen, eine effiziente Planung für die Beseitigung der Gefahren zu erarbeiten und die Sanierungen im Rahmen des ordentlichen Unterhalts vorzunehmen.

*Abs. 3*

Praktisch jeder Strasseneigentümer und jede Strasseneigentümerin arbeitet bereits heute mit Sicherheitsbeauftragten. Es spielt dabei keine Rolle, ob diese Aufgabe durch verwaltungsinterne Organe wie das Tiefbauamt und die Verkehrspolizei oder durch externe Ingenieurbüros oder Sicherheitsbeauftragte wahrgenommen wird. Wichtig ist, dass eine institutionalisierte Ansprechstelle für die Belange der Verkehrssicherheit besteht. Gut ausgebildete und kompetente Fachleute auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit bilden eine wichtige Grundlage für eine sichere Strasseninfrastruktur.

*Art. 9 Abs. 1 und 1<sup>bis</sup>*

Diese Regelung unterbindet die Zulassung und die Einfahrt von Gigalintern in die Schweiz, das heisst von Fahrzeugkombinationen, die eine Länge von bis zu 25,25 Metern und/oder ein Gewicht von bis zu 60 Tonnen aufweisen können. Die heute auf Verordnungsstufe festgelegte Maximallänge von 18,75 Metern (Art. 65 Abs. 2 Bst. f VRV) soll gemäss der Motion 10.3342 der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) (Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen) und der bundesrätlichen Antwort darauf auf Gesetzesstufe angehoben werden. Absatz 1<sup>bis</sup> entspricht dem bisherigen Artikel 9 Absatz 1 erster und zweiter Satz.

*Abs. 3 zweiter Satz*

Absatz 3 erfährt lediglich redaktionelle Anpassungen.

*Art. 14* Fahreignung und Fahrkompetenz

Die Änderungen sind vor allem formeller Natur. Aus systematischen Gründen wird der bisherige Artikel 14 Absatz 2<sup>bis</sup> neu in Artikel 15<sup>e</sup> überführt, der bisherige Artikel 14 Absatz 3 neu in Artikel 15<sup>d</sup> Absatz 5 und der bisherige Artikel 14 Absatz 4 neu in Artikel 15<sup>d</sup> Absatz 1 Buchstabe e.

*Abs. 1*

Die Grundvoraussetzungen, die zum Führen eines Motorfahrzeugs erforderlich sind (Fahreignung und Fahrkompetenz), werden neu ausdrücklich erwähnt.

*Abs. 2 und 3*

Die Neuerung besteht darin, dass die Voraussetzungen der Fahreignung und der Fahrkompetenz positiv aufgezählt sind.

*Art. 14a* Lernfahrausweis

*Abs. 1 und 2*

Die bisher auf Verordnungsstufe geregelten Grundsätze werden aus Gründen der Transparenz materiell unverändert ins Gesetz überführt.

*Art. 15*

*Randtitel*

Der Artikel beinhaltet auch Vorschriften zur Weiterbildung. Dies soll auch im Randtitel zum Ausdruck kommen.

*Abs. 1*

Neu ist die Voraussetzung, dass Begleiter und Begleiterinnen die Probezeit erfolgreich bestanden haben müssen. Bei Begehung von Widerhandlungen, die zum Entzug des Ausweises führen, muss die Probezeit um ein Jahr verlängert werden. Deshalb wird keine konkrete Frist genannt.

*Abs. 3 und 4*

Der Begriff «Fahrlehrerausweis» wird durch «Fahrlehrerbewilligung» ersetzt und somit der Terminologie der Fahrlehrerverordnung vom 28. September 2007<sup>98</sup> (FV) angepasst.

*Abs. 5*

Nach der klaren Ablehnung eines Weiterbildungsobligatoriums für alle Motorfahrzeugführer und -führerinnen (vgl. Kap. 1.4.2.2) wird die Ermächtigung des Bundesrates auf den Erlass von Weiterbildungsvorschriften für berufsmässige Motorfahrzeugführer und -führerinnen eingeschränkt. Die bereits eingeführte Weiterbildung der Berufsschauffeure und Berufsschauffeurinnen im Rahmen der CZV behält ihre gesetzliche Grundlage.

*Art. 15a Abs. 2 und 2<sup>bis</sup>*

Die Voraussetzungen zur Erteilung des Führerausweises auf Probe werden geregelt. Absatz 2<sup>bis</sup> entspricht inhaltlich dem bisherigen Artikel 15a Absatz 2 Buchstabe b. Nach Ablauf der Probezeit wird der definitive Führerausweis nicht mehr unbefristet ausgestellt. Die Erteilung des definitiven Führerausweises wird in Artikel 15b geregelt.

<sup>98</sup> SR 741.522

*Art. 15b* Definitiver Führerausweis

Absatz 1 entspricht inhaltlich dem bisherigen Artikel 14 Absatz 1. Absatz 2 entspricht dem bisherigen Artikel 15a Absatz 2. Der Führerausweis wird nur noch befristet erteilt.

*Art. 15c* Gültigkeitsdauer der Führerausweiskategorien

*Abs. 1*

Die Führerausweiskategorien werden nur noch befristet erteilt.

*Abs. 2*

Die Verschärfung gegenüber der heutigen Regelung besteht im Nachweis des genügenden Sehvermögens zwischen dem 50. und 70. Altersjahr. Ab dem 70. Altersjahr gilt unverändert die periodische ärztliche Fahreignungsabklärung alle zwei Jahre (geregelt in Art. 15d Abs. 2). Auf eine Verkürzung der Befristung des Führerausweises – parallel zum Intervall der ärztlichen Prüfung – soll verzichtet werden.

*Abs. 3*

Inhaber und Inhaberinnen der Führerausweise der Kategorien für Lastwagen (C, C1), für Gesellschaftswagen (D, D1) sowie der Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport müssen sich heute bis zum 50. Altersjahr alle fünf Jahre einer vertrauensärztlichen Untersuchung unterziehen. Danach besteht ein verkürztes Intervall von 3 Jahren. Daran soll nichts geändert werden.

*Abs. 4*

Der Führerausweis für Kategorien, mit denen Personentransportfahrzeuge mit mehr als 8 Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz geführt werden können, soll nach Erreichen des 70. Altersjahres keine Gültigkeit mehr haben. Für alle andern Kategorien ist keine Altersbeschränkung vorgesehen.

*Abs. 5*

Im Gesetz sollen nur die wesentlichen Eckpfeiler der Befristung und die Voraussetzungen festgelegt werden, damit der Ausweis verlängert wird. Der Bundesrat wird die Einzelheiten so regeln, dass die unterschiedlichen Fristen für Berufskategorien und Nichtberufskategorien zusammen mit den Befristungen des Fahrerqualifizierungsnachweises nach der CZV den Führerausweisinhabern und -inhaberinnen möglichst wenig Aufwand verursachen. Auch für Fahrzeuge von geringer Geschwindigkeit oder Motorkraft soll der Führerausweis nur noch befristet erteilt werden. Allerdings beabsichtigt der Bundesrat für Motorfahräder (heute in der Regel Elektrovelos) und landwirtschaftliche Fahrzeuge längere Befristungen vorzusehen.

*Abs. 6*

Ergibt die ärztliche Untersuchung, dass eine fortschreitende, die Fahreignung zunehmend beeinträchtigende Krankheit vorliegt, kann es angezeigt sein, die Gültigkeitsdauer zu verkürzen und häufigere Untersuchungen anzuordnen.

Abs. 1

Bestehen Zweifel an der Fahreignung, sind grundsätzlich die erforderlichen Abklärungen anzuordnen. Absatz 1 zählt nicht abschliessend die wichtigsten Fälle auf.

Bst. a

Aus medizinischer Sicht erscheint eine Untersuchung der Fahreignung angezeigt bei Personen, die mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Gewichtspromille oder mehr ein Motorfahrzeug geführt haben. Ein durchschnittlicher Mann muss dazu innert zweier Stunden rund 2,5 Liter Bier oder einen Liter Wein konsumieren. Bei so hohen Konzentrationen liegt eine Missbrauchsproblematik oder gar eine Suchterkrankung nahe.<sup>99</sup>

Bst. b

Grund zur Abklärung ist einerseits das Fahren unter dem Einfluss eines Betäubungsmittels, andererseits das Mitführen von «harten Drogen» wie Kokain oder Heroin, auch wenn die Person im Zeitpunkt der Kontrolle nicht unter dem Einfluss der Substanzen stand. Das grosse Abhängigkeitspotenzial «harter Drogen» rechtfertigt die Abklärung auch bei Personen, die bei der Kontrolle nicht unter Drogeneinfluss standen. Wer dagegen «weiche Drogen» (z.B. Cannabis) im Auto mitführt, soll nur dann einer Fahreignungsuntersuchung unterworfen werden, wenn er oder sie in fahrunfähigem Zustand am Steuer sitzt.

Bst. c

Bei den genannten Widerhandlungen liegt ein Charakterdefizit nahe. Wer grobfahrlässig oder gar vorsätzlich andere Menschen beispielsweise mit Schikanestopps bei hohen Geschwindigkeiten gefährdet, illegale Rennen veranstaltet oder die Geschwindigkeitsvorschriften in krasser Weise missachtet, muss sich untersuchen lassen.

Bst. d und Abs. 4

Für körperlich behinderte Personen gibt es viele Möglichkeiten, ihre Fahreignung wieder herzustellen (insbesondere durch Umbau von Fahrzeugen). Problematisch ist aber eine Invalidität aus psychischen Gründen. In diesen Fällen soll untersucht werden, ob sich die psychische Erkrankung mit dem sicheren Führen von Motorfahrzeugen vereinbaren lässt. Künftig sollen daher die kantonalen IV-Stellen Daten, die für die Beurteilung der Fahreignung und der Fahrkompetenz erforderlich sind, der zuständigen kantonalen Strassenverkehrsbehörde bekannt geben dürfen. Erfolgt eine solche Meldung, dann nimmt die Strassenverkehrsbehörde die erforderlichen Abklärungen vor. Das Melderecht der kantonalen IV-Stellen wird im Bundesgesetz vom 19. Juni 1959<sup>100</sup> über die Invalidenversicherung (IVG) verankert (Art. 66a Abs. 1<sup>bis</sup> E-IVG; vgl. Erläuterungen dort). Da die IV-Stellen nicht wissen können,

<sup>99</sup> Stephan E.: Die Legalbewährung von nachgeschulten Alkoholersttären in den ersten 2 Jahren unter Berücksichtigung ihrer BAK-Werte. Zeitschrift für Verkehrssicherheit N 23, S. 2-9 (1986). Krüger H.P., Das Unfallrisiko und der Alkohol unter besonderer Berücksichtigung risikoe erhöhender Faktoren, Gustav Fischer Verlag, Stuttgart, 1995.

<sup>100</sup> SR 831.20

ob eine Person fahrberechtigt ist oder nicht, geben ihnen die kantonalen Zulassungsbehörden darüber Auskunft.

*Bst. e und Abs. 3*

Ärzte und Ärztinnen sollen wie im bisherigen Recht die Möglichkeit haben, Personen der zuständigen kantonalen Strassenverkehrsbehörde zu melden, die ihnen als fahrungeeignet erscheinen. Von einer Meldepflicht soll auch künftig abgesehen werden, da sie kaum durchsetzbar wäre und zudem das Verhältnis des Arztes oder der Ärztin zum Patient oder zur Patientin nachhaltig trüben könnte.

*Abs. 2*

Ab dem 70. Altersjahr gilt unverändert die periodische ärztliche Fahreignungsabklärung alle zwei Jahre. Die kantonale Behörde muss weiterhin Motorfahrzeugführer und -führerinnen, die 70 Jahre oder älter sind, alle zwei Jahre zur ärztlichen Kontrolle aufbieten. Ergibt die ärztliche Untersuchung, dass eine fortschreitende, die Fahreignung zunehmend beeinträchtigende Krankheit vorliegt, kann es angezeigt sein, häufigere Untersuchungen anzuordnen.

*Abs. 5*

Bestehen Zweifel an der Fahrkompetenz, so können Massnahmen ergriffen werden. Zur Fahrkompetenz gehören einerseits die Kenntnis der Verkehrsregeln sowie der Signale und Markierungen. Andererseits umfasst der Begriff auch die Fähigkeit, ein Motorfahrzeug ohne Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen zu bewegen sowie Verkehrssituationen richtig zu interpretieren und angemessen darauf zu reagieren. Je nach festgestelltem Defizit ist eine der aufgezählten Massnahmen zu ergreifen.

*Art 15e* Sperrfrist nach Fahren ohne Ausweis

Artikel 15e entspricht dem bisherigen Artikel 14 Absatz 2<sup>bis</sup>.

*Art. 16a Abs. 1 Bst. a, 16b Abs. 1 Bst. a, c und d, 16c Abs. 1 Bst. a und c-f*

Redaktionelle Anpassungen im Französischen.

*Art. 16a Abs. 1 Bst. b, 16b Abs. 1 Bst. b und 16c Abs. 1 Bst. b*

In diesen Artikeln wird die beweissichere Atem-Alkoholprobe ergänzt. Siehe dazu die Erläuterungen zu Artikel 55 E-SVG und die Erläuterungen zur Änderung der Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr (Kap. 2.3).

*Art. 16a Abs. 1 Bst. c, 16b Abs. 1 Bst. b<sup>bis</sup>*

Neu wird der Verstoss gegen das Verbot von Artikel 31 Absatz 2<sup>bis</sup>, unter Alkoholeinfluss zu fahren, in den Katalog der leichten (Art. 16a Abs. 1 Bst. c) wie auch der mittelschweren Widerhandlungen (Art. 16b Abs. 1 Bst. b<sup>bis</sup>) aufgenommen. Siehe dazu die Erläuterungen zu Artikel 31 Absatz 2<sup>bis</sup> E-SVG und Kapitel 1.3.2.13.

*Art. 16c<sup>bis</sup> Abs. 2 dritter Satz*

Da Artikel 104b aufgehoben wird, muss der Verweis angepasst werden.

*Art. 16e* Nachschulung bei Führerausweisentzug

*Abs. 1*

Für die Kurse sind je nach Delinquenzart verschiedene Modelle zu entwickeln (für Alkohol-, Betäubungsmittel- und übrige Delinquenten bzw. Delinquentinnen). Die Anforderungen an die behördlich anerkannten Kursanbieter und Kursanbieterinnen und an die Kurse sollen in Ausführungsbestimmungen für die ganze Schweiz einheitlich festgelegt werden: Die Kursdauer soll mindestens acht Stunden betragen, verteilt auf zwei Halbtage oder vier Abende, da eine sequentielle Abfolge grosse pädagogische und didaktische Vorteile bietet (Aufbau von Selbstmotivation über Stufen, aufgeteilte Informationsvermittlung, Hausaufgaben etc.)<sup>101</sup>. Die Ziele und Inhalte für die verschiedenen Kurstypen müssen definiert werden: Neben rechtlichen und (im Fall von Kursen für Alkohol- und Drogendelinquenten und -delinquentinnen) medizinischen Inhalten muss die Rückfallvorbeugung ein zentrales Thema sein (persönliche Risikomuster, Rückfallauslöser, Strategien für Verhaltensänderung etc.). Zur Erreichung der Ziele sind interaktive Unterrichtsmethoden anzuwenden, bei denen die Teilnehmer und Teilnehmerinnen aktiv einbezogen werden. Auch die Qualitätssicherung ist ein wichtiger Aspekt, der geregelt werden soll (Überwachung der Kursqualität, insbesondere der Kurskonzepte, der Kursunterlagen und der Durchführung der Kurse).

*Abs. 2*

Der Bundesrat wird Ausnahmen vorsehen, um beispielsweise Härtefälle zu vermeiden, wenn ein Kursbesuch während der Entzugsdauer nicht möglich ist und dies nicht von der betroffenen Person zu verantworten ist.

*Art. 17a* Datenaufzeichnungsgeräte und Alkohol-Wegfahrsperrern

*Abs. 1*

Wer nach längerem Ausweisentzug wegen Verstössen gegen die Geschwindigkeitsregeln wieder zum Verkehr zugelassen werden will, muss sich während fünf Jahren bewähren. Die Bewährung besteht darin, nur Fahrzeuge führen zu dürfen, die mit einem Datenaufzeichnungsgerät («Blackbox») ausgerüstet sind. Die Blackbox wird die Geschwindigkeit und die Fahrstrecke aufzeichnen, damit allfällige Überschreitungen der Geschwindigkeitsvorschriften überprüft werden können.

*Abs. 2*

Wer aufgrund von Alkoholdelikten den Ausweis unbefristet abgeben musste (Sicherungsentzug) und danach wieder fahren will, darf während fünf Jahren nicht unter Alkoholeinfluss fahren und muss während dieser Zeit eine Alkohol-Wegfahrsperrere einsetzen. Inhalt dieser Massnahme ist, dass das Fahrzeug nur gestartet werden kann, wenn vorher ein Atem-Alkoholtest bestanden wurde. Bei erfolgreichem Atem-

<sup>101</sup> Wissenschaftlicher Schlussbericht zuhanden des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS): «Erstauffällige Trunkenheitsfahrer: die vergessene Mehrheit?» März 2009.



test (0 Promille) wird die Motorzündung freigegeben. Aufgezeichnet werden die Zeit und die Alkoholwerte.

*Abs. 3*

Die Ausnahmeregelung trägt diversen praktischen Problemen Rechnung, wie zum Beispiel bei Fahrten im Ausland, bei Mietfahrzeugen, bei Ersatzfahrzeugen, bei gemeinsam genutzten Fahrzeugen etc. Befreit die kantonale Behörde eine Person zeitlich befristet, so ordnet sie entsprechende Ersatzmassnahmen an. Diese können beispielsweise darin bestehen, dass ein Fahrtenbuch geführt werden muss.

*Abs. 4*

Zur Kontrolle erfolgt ein entsprechender Eintrag in den Führerausweis. Werden die Auflagen missachtet (z.B. Führen eines Motorfahrzeugs ohne Datenaufzeichnungsgerät), so wird der Führerausweis wieder entzogen und eine Busse ausgesprochen (Art. 99 Abs. 1 Bst. h und i E-SVG).

*Abs. 5*

Insbesondere die Aufzeichnungen der Blackbox können tief in die Privatsphäre eingreifen. Deshalb wird gesetzlich festgehalten, wofür die Daten ausgewertet werden dürfen. Nicht erlaubt sind demnach zum Beispiel das Herbeiziehen der Daten für Rasterfahndungen oder zum Erstellen von Bewegungsprofilen.

*Abs. 6*

Der Bundesrat regelt die Ausführungsvorschriften auf Verordnungsstufe. Dazu gehören zum Beispiel die Spezifikation der Geräte, die Anforderungen an die Geräte, die zum Einbau berechtigten Stellen, die Unterstellung unter die Messmittelverordnung, die periodische technische Kontrolle, die Übertragung und Verarbeitung der Daten.

*Art. 19*

*Abs. 1*

Auch Kinder unter 7 Jahren sollen vom Radfahren auf öffentlichen Strassen nicht vollständig ausgeschlossen werden. Der Bundesrat wird verschiedene Ausnahmen vorsehen, für die aber noch eine Anhörung durchgeführt werden muss. Denkbar ist, dass jüngere Kinder in Begleitung Erwachsener unter deren Verantwortung überall Rad fahren dürfen. Ohne Begleitung soll der Aktionsradius allerdings auf Begegnungszonen, Tempo-30-Zonen, Radwege sowie Strassen und Wege beschränkt werden, die für Motorfahrzeuge gesperrt sind.

*Abs. 2 erster Satz*

Absatz 2 erster Satz erfährt lediglich redaktionelle Anpassungen.

*Art. 21*

*Abs. 1*

Neu wird das Mindestalter für die Führer und Führerinnen von Fuhrwerken auf 14 Jahre festgesetzt. Tierfuhrwerke sind Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb, inbegriffenen Schlitten, die für den Tierzug eingerichtet sind.

*Abs. 2 erster Satz*

Absatz 2 erster Satz erfährt lediglich redaktionelle Anpassungen.

*Art. 25 Abs. 2 Bst. i*

Der letzte Teil des Satzes «... sowie allenfalls für Fahrzeuge von Personen, die wegen zu schnellem Fahrens bestraft wurden» fällt weg. Dieser Gegenstand soll neu in Artikel 17a Absatz 1 E-SVG geregelt werden.

*Abs. 3 Bst. e*

Der Bundesrat schreibt vor, was untersucht werden muss (z.B. das Herz) und wie umfangreich diese Untersuchung sein soll (Stethoskop, EKG).

*Abs. 3 Bst. f*

Der Bundesrat wird einheitliche Kriterien festlegen für die Zulassung von Personen, die Fahreignungsuntersuchungen durchführen, und für das Untersuchungsverfahren an sich. Dabei wird er der Qualitätssicherung das erforderliche Augenmerk schenken.

*Art. 31 Abs. 2<sup>bis</sup>*

Der Bundesrat kann nur für die abschliessend aufgezählten Personengruppen ein Verbot einführen, unter Alkoholeinfluss zu fahren. Sie haben entweder eine besondere Verantwortung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern und Verkehrsteilnehmerinnen (berufsmässiger Personenverkehr, Lastwagen- und Gefahrguttransporte, Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen, Begleitpersonen von Fahrschülern und Fahrschülerinnen) oder stellen wegen ihrer Unerfahrenheit eine besondere Gefahr dar (Inhaber und Inhaberinnen des Lernfahrausweises und des Führerausweises auf Probe).

Für alle anderen Personengruppen, also vor allem für Führer und Führerinnen von Personenwagen, verbleibt der Alkoholgrenzwert bei 0,5 Promille. Die Grenze zur qualifizierten Angetrunkenheit verbleibt bei 0,8 Blutalkohol-Promille.

*Abs. 2<sup>ter</sup>*

Das Verbot, unter Alkoholeinfluss zu fahren, bedeutet, dass der Grenzwert so nahe bei Null festgesetzt wird, dass ein «Herantrinken» an einen Grenzwert unmöglich wird und die Verhaltensanweisung einfach und verständlich lautet: «Trinken oder fahren». Der Grenzwert wird nicht bei 0,00 Promille festgelegt, da gemessene Werte unter 0,10 Promille analytisch nicht mehr einwandfrei quantifiziert werden können. Nach den Erkenntnissen des Bundesamtes für Metrologie können die auf dem Markt erhältlichen Atem-Alkoholmessgeräte Werte ab 0,2 Promille Blutalkoholkonzentration zuverlässig quantifizieren. Einzelne neue, am Markt bereits erhältliche Bauarten vermögen auch 0,1 Promille Blutalkoholkonzentration verlässlich zu quantifizieren.

*Art. 41 Abs. 1*

Die Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag beschränkt sich auf Motorfahrzeuge. Ausgenommen sind somit Fahrräder, Rollstühle, Handwagen, Anhänger und fahrzeugähnliche Geräte.

*Abs. 2*

Motorfahrzeuge und mehrspurige nicht motorisierte Fahrzeuge müssen wie heute schon vom Beginn der Dämmerung bis zur Tageshelle sowie bei schlechten Sichtverhältnissen beleuchtet sein, wenn sie auf der Fahrbahn abgestellt werden und schlecht sichtbar sind (heute bereits auf Verordnungsstufe geregelt). Diese Pflicht gilt aus technischen Gründen nicht für das Abstellen von Fahrrädern.

*Abs. 2<sup>bis</sup>*

Entspricht inhaltlich dem bisherigen zweiten Satz von Artikel 41 Absatz 1.

*Art. 46 Abs. 3*

Neu wird die Einführung einer Velohelmtraggpflicht bis zum vollendeten vierzehnten Altersjahr vorgeschlagen. In den anderen Altersgruppen soll das freiwillige Tragen gefördert werden. Der Bundesrat wird auf Verordnungsstufe die Qualitätsanforderungen an die Velohelme festlegen. Siehe dazu die Erläuterungen zu Artikel 57 Absatz 5 Buchstabe b E-SVG.

*Art. 54*            Besondere Befugnisse der Kontrollorgane

*Abs. 1–5*

Die Absätze 1–5 werden neu durchnummeriert und der Begriff «Polizei» durch den Begriff «Kontrollorgane» ersetzt. Damit wird sichergestellt, dass sämtliche kontrollberechtigten Organe die Möglichkeit haben, die notwendigen Massnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit des Verkehrs zu gewährleisten. Neben der Polizei führt auch die Eidgenössische Zollverwaltung anlässlich von Zollkontrollen Strassenverkehrskontrollen durch und trägt so ebenfalls zur Erhöhung der Sicherheit auf den Schweizer Strassen bei.

*Abs. 6*

Mit dem neuen Absatz 6 wird für die Kontrollbehörden die Rechtsgrundlage geschaffen, um bei Fahrzeugen, die dem Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009<sup>102</sup>) oder dem Bundesgesetz vom 20. März 2009<sup>103</sup> über die Zulassung als Strassentransportunternehmen unterstehen, geeignete Massnahmen ergreifen zu können. In Bereichen, wo Fahrten nur mit entsprechender Bewilligung ausgeführt werden dürfen, kann mit dieser Ergänzung die Weiterfahrt verhindert werden, sofern die Kontrollbehörden beispielsweise einen wiederholten oder schwerwiegenden Verstoss gegen die Vorschriften feststellen. Die Formulierung als Kann-Bestimmung gewährleistet ein verhältnismässiges Vorgehen im Einzelfall.

<sup>102</sup> SR 745.1

<sup>103</sup> SR 744.10

*Art. 55*

*Abs. 3*

Der Einleitungssatz und Buchstabe a wurden redaktionell angepasst und präzisiert. Buchstabe b wurde im Französischen redaktionell überarbeitet. Gemäss Buchstabe c muss eine Blutprobe angeordnet werden, wenn die betroffene Person dies verlangt.

*Abs. 3<sup>bis</sup>*

In folgenden Fällen ist die Durchführung einer Alkoholprobe zur Feststellung einer Widerhandlung unmöglich oder nicht geeignet: bei Fahrerflucht, Nachtrunk, Vereitelung, Erkrankung der Atemwege (nicht abschliessend).

*Abs. 6*

Für die Feststellung der Angetrunkenheit wird neu in der Regel auf das Resultat des Atemalkohollufttests und nicht mehr auf dasjenige der Blutprobe abgestellt. Weil eine Umrechnung direkt nicht möglich ist, werden die Atemalkoholgrenzwerte in der Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr festgelegt (siehe Erläuterungen unter Kap. 2.3).

*Abs. 6<sup>bis</sup>*

Der bisherige Absatz 6<sup>bis</sup> wird neu in Artikel 31 Absatz 2<sup>bis</sup> Buchstabe a überführt. Im neuen Absatz 6<sup>bis</sup> wird aufgeführt, dass die Blutalkoholkonzentration massgebend ist.

*Art. 57 Abs. 5 Bst. b*

In diesem Artikel wird das bereits bestehende Helmtragobligatorium für Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge, wie zum Beispiel für Quads und Trikes, im SVG verankert. Mit der Umformulierung von «Zweirädern mit motorischem Antrieb» in «motorisierte Zweiräder» soll zudem klargestellt werden, dass auch Führer und Fahrerinnen von zweirädrigen Fahrzeugen mit Tretunterstützung (z.B. sogenannte Elektrofahrräder oder E-Bikes) der Helmtragspflicht auf Verordnungsstufe unterstellt werden können. Mit diesen Fahrzeugen können nämlich gleiche oder sogar höhere Geschwindigkeiten erreicht werden wie mit Motorfahrrädern, deren Führer und Fahrerinnen schon heute einen Schutzhelm tragen müssen.

*Art. 57b*

Die Störung von Strassenverkehrskontrollen wird neu in Artikel 98a E-SVG geregelt.

*Gliederungstitel vor Art. 57c*

### **IIIa. Titel: Verkehrsmanagement**

Der bestehende Titel wird aus systematischen Gründen eine Stufe angehoben.

*Art. 65 Abs. 3*

Absatz 3 wird mit der Rückgriffspflicht der Versicherung bei grobfahrlässigem Handeln ergänzt (siehe auch Kap. 1.3.2.17).

*Art. 68a* Schadenverlaufserklärung

Der Bundesrat schlägt vor, diesen in der EU vorgeschriebenen Anspruch der Versicherungsnehmer und -nehmerinnen auch in der Schweiz einzuführen.

*Art. 89 Abs. 1*

Es wurde hinzugefügt, dass der Bundesrat nötigenfalls ergänzende Vorschriften aufstellen kann. Damit wurde die Formulierung an Artikel 25 Absatz 1 SVG angepasst.

**IVa. Titel: Informationssysteme (*neu*)**

**1. Abschnitt: Informationssystem Verkehrszulassung**

*Art. 89a–89h* Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ)

Mit den neuen Artikeln 89a–89h wird eine formale Konsolidierung angestrebt. Der materielle Inhalt der bisherigen Artikel 104a–104d SVG soll vollumfänglich beibehalten werden. Das gilt auch für den aktuellen Rechtsbestand der FKR<sup>104</sup>. Die mit dieser Revision eingefügten materiellen Neuerungen werden nachfolgend erläutert.

*Art. 89a* Grundsätze

*Abs. 3*

Die heute bestehende Datenhoheit des Bundes (ASTRA) wird neu explizit festgeschrieben.

*Abs. 4*

In einem Verbundsystem bedarf die Verantwortung einer eindeutigen Zuweisung. Aus dieser Zusammenarbeit ergibt sich die Pflicht der Kantone sowie weiterer Beteiligter, die technischen Schnittstellen zu unterstützen und die Daten zu liefern.

*Art. 89b* Zweck

*Bst. g*

Die im IVZ gespeicherten Daten dienen im Rahmen der sich aus den einschlägigen Spezialgesetzen ergebenden Kompetenzen auch der Belegung oder Einmietung von Fahrzeugen durch die Armee, den Zivilschutz und für die wirtschaftliche Landesversorgung sowie der Umsetzung einer allfälligen Treibstoffrationierung.

*Bst. k*

Bisher nur auf Verordnungsstufe geregelt, wird im Zweckartikel nun auch die Funktion des Fahrtschreiberkartenregisters für die Kontrolle der Einhaltung der Chauffeurverordnung vom 19. Juni 1995<sup>105</sup> verankert.

<sup>104</sup> SR 822.223

<sup>105</sup> SR 822.221

*Bst. l*

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) befindet darüber, ob ein Strassentransportunternehmen zum Personen- oder Gütertransport zugelassen werden kann oder nicht. Die Daten des IVZ sollen hierbei auch herangezogen werden.

*Art. 89c*      Inhalt

*Bst. c*

Die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten von berufsmässigen Motorfahrzeugführern und -führerinnen wird auch mit dem digitalen Fahrtschreiber überprüft. Die für das Ausstellen der Fahrtschreiberkarten erforderlichen Daten sind im IVZ enthalten.

*Art. 89d*      Datenbearbeitung

*Abs. 1 Bst. c*

Die für die Treibstoffrationierung zuständigen Behörden (aktuell das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung) können die Fahrzeug- und Fahrzeughalterdaten im Rahmen ihrer Aufgabe ebenfalls bearbeiten.

*Abs. 2*

Die Kantone erhalten die Möglichkeit, die Verkehrszulassungsdaten unmittelbar im Informationssystem des Bundes zu bearbeiten. Das Informationssystem ist dafür mandantenfähig ausgestaltet, das heisst, verschiedene Nutzer und Nutzerinnen können das System gleichzeitig, aber unabhängig voneinander brauchen ohne gegenseitigen Einblick in die Daten, Benutzerverwaltung und Ähnliches. Damit ist die Integrität der kantonalen Daten sichergestellt.

*Art. 89e*      Zugriff im Abrufverfahren

*Bst. f*

Das BAV kann im Zusammenhang mit der Zulassung von Strassentransportunternehmen (vgl. Art. 89b Bst. I E-SVG) Einsicht in die Fahrzeugzulassungs- und Administrativmassnahmendaten nehmen.

*Bst. g*

Das Bundesamt für Energie kann für den Vollzug des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vom 8. Oktober 1999<sup>106</sup> Einsicht in die Motorfahrzeugdaten nehmen.

*Bst. i und j*

Auf Gesetzesstufe wird das Einsichtsrecht in Fahrtschreiberdaten durch ausländische Behörden geregelt, welche diese für die Erteilung von Fahrerkarten und für die Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeiten benötigen.

<sup>106</sup> SR 641.71

*Art. 89f*      Einsichtsrecht

Das Recht auf Einsicht in die eigenen Daten wird nun ebenfalls auf Gesetzesstufe geregelt.

*Art. 89g*      Datenbekanntgabe

*Abs. 1*

Der Grundsatz der Nichtöffentlichkeit der Daten der Verkehrszulassung – bisher auf Verordnungsstufe geregelt – wird als wichtiger Grundsatz zur Gewährleistung des Datenschutzes ins Gesetz übernommen.

*Abs. 3*

Ein abschliessender Katalog regelt die Bekanntgabe von Fahrzeughalter- und Versicherungsdaten nun insgesamt auf Gesetzesstufe. Die kantonalen Strassenverkehrsämter geben diese Daten grundsätzlich nur den am Zulassungsverfahren Beteiligten bekannt.

Darüber hinaus gibt es nur zwei Ausnahmen, die bisher bereits auf Verordnungsstufe geregelt waren, nämlich die Datenbekanntgabe an die Beteiligten von Verkehrsunfällen sowie an Personen, die im Hinblick auf ein Verfahren ein zureichendes Interesse schriftlich geltend machen. Die bisherige Praxis der voraussetzungslosen Halterauskünfte an jedermann (z.B. per Internet, SMS etc.) wird nicht mehr zugelassen, weil sie dem Grundsatz der Nichtöffentlichkeit der Daten aus der Verkehrszulassung widerspricht.

*Abs. 4*

Das ASTRA kann Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abrufverfahren haben (Art. 89e E-SVG), Sammelauszüge ausstellen.

*Abs. 6*

Absatz 6 schafft die Grundlage für das ASTRA, den Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen Einsicht in die Administrativmassnahmen ihrer versicherten Personen oder Antragsteller und Antragstellerinnen zu gewähren. Der Bundesrat wird diese Bestimmung allerdings erst dann in Kraft setzen, wenn die Versicherungen im Gegenzug ihre Unfalldaten für die Strassenverkehrsunfall-Statistik zur Verfügung stellen.

*Abs. 7*

Die Fahrzeugtypendaten können wie bisher veröffentlicht werden. Diese Regelung gilt weiterhin auch für die Veröffentlichung anderer Sachdaten (also nicht Personendaten) wie bereits heute und wird nun explizit aufgeführt.

*Art. 89h*      Organisation und Durchführung

In einem Verbundsystem, das heisst einem Informationssystem, an dem verschiedene Stellen mit autonomen Datenverarbeitungssystemen teilnehmen, müssen der Datenschutz und die Datensicherheit gesamthaft und einheitlich geregelt werden.

## 2. Abschnitt: Informationssystem Strassenverkehrsunfälle

### Art. 89i Grundsätze

Neu übernimmt das ASTRA die Federführung für die Strassenverkehrsunfall-Statistik und führt zu diesem Zweck das Informationssystem Strassenverkehrsunfälle in Zusammenarbeit mit den Kantonen.

#### Abs. 2 Bst. a

Die Kantone geben die bei Strassenverkehrsunfällen erhobenen Daten gestützt auf ein schweizweit vereinheitlichtes Unfallaufnahmeprotokoll direkt oder über eine Schnittstelle in den Erfassungsteil des Systems (Erfassungssystem) ein. Im Erfassungssystem steht jedem Kanton ein technisch und organisatorisch abgegrenzter Bereich zur Verfügung, in dem besonders schützenswerte Personendaten für Unbefugte uneinsehbar abgelegt werden können. Das Erfassungssystem kann so durch die Kantone gleichzeitig als Rapportierungssystem zur Erstellung von Verzeigerungsrapporten genutzt werden.

#### Abs. 2 Bst. b

Im Auswertungsteil des Systems (Auswertungssystem) hat es nur Sachdaten und pseudonymisierte Personendaten. Es handelt sich um die im Eingabesystem erfassten Daten (Art. 89k Bst. a–e E-SVG), wobei die Personendaten pseudonymisiert (Art. 89k Bst. a) oder nicht transferiert werden (Art. 89k Bst. f und g). Die Daten können nach verschiedenen Gesichtspunkten analysiert, mit weiteren Datenquellen verknüpft und die Auswertungsergebnisse mit Tabellen, Grafiken und Karten dargestellt werden. Dies ermöglicht eine gegenüber heute vertiefte Auswertung des Unfallgeschehens. So können Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen rascher erkannt und Unfallursachen gezielter bekämpft werden.

#### Abs. 4

Diese Delegationsnorm soll dem Bundesrat ermöglichen, nebst den Kantonen weitere Stellen zur Eingabe von Strassenverkehrsunfall-Daten zu verpflichten, falls dies zur Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit erforderlich ist. Zu denken ist dabei etwa an eine Meldepflicht für die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen, die bei Unfällen mit Verletzten über zusätzliche Daten verfügen.

### Art. 89l Datenbearbeitung

#### Abs. 3

Die Datenbearbeitung durch interessierte Stellen erfolgt hauptsächlich durch das Erteilen passwortgeschützter Zugriffsrechte auf ein sogenanntes Datenlager (Data-warehouse), in dem statistische Auswertungen in einem vorgegebenen Rahmen durchgeführt und dargestellt werden können. Die Details dazu hat der Bundesrat in der SURV<sup>107</sup> bereits geregelt.

<sup>107</sup> SR 741.57



#### *Art. 89m* Verknüpfung mit anderen Informationssystemen

Die angestrebte Optimierung der Strassenverkehrsunfall-Statistik basiert einerseits auf der Möglichkeit der Verknüpfung von Unfalldaten mit Daten aus anderen Informationssystemen des Strassenverkehrs und weiteren Datenquellen und andererseits auf zusätzlichen Analysefunktionen, wie der Georeferenzierung aller Unfälle. Zu diesem Zweck werden die Unfalldaten vom Erfassungssystem ins Auswertungssystem übertragen, das die entsprechenden Funktionen zur Verfügung stellt. Vor der Übertragung ins Auswertungssystem werden die Daten pseudonymisiert. Von den unfallbeteiligten Fahrzeugführern und -führerinnen wird die persönliche Identifikationsnummer der Fahrberechtigung und von den unfallbeteiligten Fahrzeugen die Stammmnummer erhoben, da sich nur mit diesen Pseudonymen Verknüpfungen zu Daten aus anderen Informationssystemen, zum Beispiel dem IVZ (Art. 89a–89h E SVG), herstellen lassen. Durch die gezielte, punktuelle Verknüpfung von Unfalldaten mit zusätzlichen Datenquellen können in Zukunft weitergehende Untersuchungen zur Unfallrelevanz gemacht werden. So etwa zum Einfluss früherer Administrativmassnahmen (Führerausweisentzüge etc.) oder der Sicherheitsausrüstung der Fahrzeuge. Dies offenbart bisher unbekannte Zusammenhänge und Erkenntnisse über die Ursachen und Hintergründe im Unfallgeschehen. Die Interessen des Datenschutzes werden durch geeignete technische und organisatorische Massnahmen sichergestellt, sodass keine Rückschlüsse auf unfallbeteiligte Personen und Fahrzeuge möglich sind.

#### *Art. 89n*

Mit Erlass der SURV hat der Bundesrat die in den Buchstaben a–j erwähnten Punkte bereits geregelt. Die Verordnung ist am 1. Juni 2010 in Kraft getreten.

### **3. Abschnitt: Informationssystem Strassenverkehrskontrollen**

#### *Art. 89o* Grundsätze

##### *Abs. 1*

Das ASTRA ist zuständig für die Strassenverkehrskontroll-Statistik und führt zu diesem Zweck das Informationssystem Strassenverkehrskontrollen in Zusammenarbeit mit den Kantonen.

##### *Abs. 2 Bst. a*

Die Kantone geben die bei Strassenverkehrskontrollen erhobenen Daten direkt in den Erfassungsteil des Systems (Erfassungssystem) ein. Im Erfassungssystem steht jedem Kanton ein technisch und organisatorisch abgegrenzter Bereich zur Verfügung, in dem besonders schützenswerte Personendaten für Unbefugte uneinsehbar abgelegt werden können. Das Erfassungssystem kann so durch die Kantone gleichzeitig als Rapportierungssystem zur Erstellung von Verzeigungsrapporten genutzt werden.

##### *Abs. 2 Bst. b*

Im Auswertungsteil des Systems (Auswertungssystem) hat es nur Sachdaten und pseudonymisierte Personendaten. Es handelt sich um die im Eingabesystem erfass-

ten Daten (Art. 89q Bst. a–d E-SVG), wobei die Personendaten pseudonymisiert (Bst. a) oder nicht transferiert werden (Art. 89q Bst. e und f). Die Daten können nach verschiedenen Gesichtspunkten analysiert, mit weiteren Datenquellen verknüpft und die Auswertungsergebnisse mit Tabellen, Grafiken und Karten dargestellt werden. Dies ermöglicht eine gegenüber heute vertiefere Auswertung der Kontrolltätigkeit. So können die Kontrollmittel gezielter dort eingesetzt werden, wo Unfallschwerpunkte bestehen oder gefährliche Widerhandlungen begangen werden.

#### *Abs. 4*

Diese Delegationsnorm soll dem Bundesrat ermöglichen, nebst den Kantonen weitere Stellen zur Eingabe von Strassenverkehrskontroll-Daten zu verpflichten, falls dies zur Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit erforderlich ist. Zu denken ist dabei etwa an eine Meldepflicht für Zollbehörden und das Grenzwachtkorps, die auch Strassenverkehrskontrollen durchführen.

#### *Art. 89r Abs. 3*

Die Datenbearbeitung durch interessierte Stellen erfolgt hauptsächlich durch das Erteilen passwortgeschützter Zugriffsrechte auf ein sogenanntes Datenlager (Data-warehouse), in dem statistische Auswertungen in einem vorgegebenen Rahmen durchgeführt und dargestellt werden können. Die Details dazu hat der Bundesrat in der SURV bereits geregelt.

#### *Art. 89s*      Verknüpfung mit anderen Informationssystemen

Die angestrebte Optimierung der Strassenverkehrskontroll-Statistik basiert einerseits auf der Möglichkeit der Verknüpfung von Kontrolldaten mit Daten aus anderen Informationssystemen des Strassenverkehrs und weiteren Datenquellen und andererseits auf zusätzlichen Analysefunktionen, wie der geografischen Lokalisierung der Kontrollen. Zu diesem Zweck werden die Kontrolldaten vom Erfassungssystem ins Auswertungssystem übertragen, das die entsprechenden Funktionen zur Verfügung stellt. Vor der Übertragung ins Auswertungssystem werden die Daten pseudonymisiert. Von den kontrollierten Fahrzeugführern und -führerinnen wird die persönliche Identifikationsnummer der Fahrberechtigung und von den kontrollierten Fahrzeugen die Stammmnummer erhoben, da sich nur mit diesen Pseudonymen Verknüpfungen zu Daten aus anderen Informationssystemen, zum Beispiel dem IVZ (Art. 89a–89h E-SVG), herstellen lassen. Durch die gezielte, punktuelle Verknüpfung von Kontrolldaten mit zusätzlichen Datenquellen können in Zukunft weitergehende Untersuchungen gemacht werden. So etwa zum Einfluss früherer Administrativmassnahmen (Führerausweisentzüge etc.) oder der Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge. Dies offenbart bisher unbekannte Zusammenhänge und Erkenntnisse über die Ursachen und Hintergründe von Verkehrswiderhandlungen. Die Interessen des Datenschutzes werden durch geeignete technische und organisatorische Massnahmen sichergestellt, sodass keine Rückschlüsse auf kontrollierte Personen und Fahrzeuge möglich sind.

*Art. 89t* Organisation und Durchführung

Der Bundesrat wird die Ausführungsbestimmungen in der SKV<sup>108</sup> regeln.

*Art. 90–99* Strafbestimmungen

Alle Strafbestimmungen sollen an die heute gültige Darstellungsform angepasst werden. Es werden nur jene Artikel erläutert, die materielle Änderungen erfahren.

*Art. 90a* Einziehung und Verwertung von Motorfahrzeugen

*Abs. 1*

Voraussetzung für die Einziehung ist, dass bei groben Verkehrsregelverletzungen im Sinn von Artikel 90 Absatz 2 SVG zusätzlich ein skrupelloses Verhalten vorliegt. Dieses offenbart sich in einer besonders hemmungs- und rücksichtslosen Fahrweise wie beispielsweise einer aufgrund der konkreten Verhältnisse besonders krassen Geschwindigkeitsüberschreitung oder einem Schikanestopp bei hoher Geschwindigkeit. Bei diesen Verhaltensweisen handelt es sich in der Regel um solche, die unter den Tatbestand der Gefährdung des Lebens fallen (Art. 129 StGB).

Grundsätzlich sollen Fahrzeuge ohne Rücksicht auf die Eigentumsverhältnisse eingezogen werden können. Selbstverständlich ist dies nicht angezeigt, wenn das Fahrzeug ohne die Zustimmung des Eigentümers, der Eigentümerin, des Halters oder der Halterin deren Herrschaftsbereich verlassen hat, beispielsweise bei Diebstahl, Entwendung zum Gebrauch oder Veruntreuung. Bei Diebstahl und Entwendung zum Gebrauch wird es genügen, das Fahrzeug der berechtigten Person zurückzugeben, um weitere Verkehrsregelverletzungen des Täters oder der Täterin mit diesem Fahrzeug zu verhindern.

Von der Möglichkeit der Einziehung soll nur dann Gebrauch gemacht werden, wenn der Täter oder die Täterin damit in Zukunft von weiteren groben Verkehrsregelverletzungen abgehalten werden kann.

*Abs. 2*

Der Erlös der Verwertung dient in erster Linie der Deckung der verursachten Kosten (z.B. Verwertungs- und Verfahrenskosten). Gestützt auf Artikel 442 der Strafprozessordnung, die am 1. Januar 2011 in Kraft tritt, ist eine Verrechnung zwischen Verfahrenskosten und beschlagnahmten beziehungsweise eingezogenen Vermögenswerten möglich. Die Verwendung zugunsten der geschädigten Person ist nach Artikel 73 StGB möglich. Verbleibt danach noch ein Teil des Erlöses, so kann das Gericht diesen Opferhilfestellen in der Schweiz zusprechen.

*Art. 91* Fahren in fahruntüchtigem Zustand und Missachtung des Verbots, unter Alkoholeinfluss zu fahren

Der Randtitel wurde entsprechend den neuen Formulierungen angepasst.

<sup>108</sup> SR 741.013

*Abs. 1 Bst. b und Abs. 2 Bst. a*

In Absatz 1 Buchstabe b wird das Verbot, unter Alkoholeinfluss zu fahren, hinzugefügt. In Absatz 2 Buchstabe a wird die Atem-Alkoholprobe ergänzt.

*Art. 96* Fahren ohne Fahrzeugausweis, Bewilligung oder  
Haftpflichtversicherung

Der Randtitel wurde entsprechend angepasst.

*Art. 98a* Warnungen vor Verkehrskontrollen

*Abs. 1*

Die Regelung des bisherigen Artikels 99 Ziffer 8 SVG wird übernommen, präzisiert und auf weitere Gehilfenschaftshandlungen ausgedehnt. Da die Bestimmung «wer beim Anpreisen von solchen Geräten oder Vorrichtungen *mitwirkt*» in der geltenden Norm (Art. 99 Ziff. 8) unklar ist, wird sie gestützt auf Artikel 105 Absatz 2 StGB durch Gehilfenschaft ersetzt.

*Abs. 2*

Absatz 2 entspricht inhaltlich Absatz 3 des bisherigen Artikels 57b.

*Abs. 3*

Viele elektronische Kommunikationsgeräte sind zwar nicht dazu bestimmt, vor Strassenverkehrskontrollen zu warnen, können aber entsprechende Mitteilungen empfangen (Bst. c). Als öffentlich gelten beispielsweise über das Radio oder das Internet verbreitete Eingaben, die mit den entsprechenden Empfangsgeräten entschlüsselt werden können. Diese öffentlichen Warnungen vor behördlichen Strassenverkehrskontrollen sollen strafbar (Bst. a), die entsprechenden Geräte dazu jedoch weder sichergestellt, eingezogen noch vernichtet werden. Sichergestellt, eingezogen und vernichtet werden nur «Geräte oder Vorrichtungen, die dazu bestimmt sind», vor Strassenverkehrskontrollen zu warnen (Abs. 1 Bst. a und Abs. 2).

Unter Strafe gestellt wird auch die entgeltliche Warnung vor Strassenverkehrskontrollen (Bst. b). Geschützt ist das gesamte Spektrum der polizeilichen Tätigkeiten auf der Strasse (Geschwindigkeitskontrollen, Fahndung nach Kriminellen, Alkoholkontrollen, Fahrzeugkontrollen usw.). Unentgeltliche Warnungen sollen weiterhin zulässig sein. Legal bleiben Hinweise der Polizei auf bevorstehende Verkehrskontrollen beispielsweise im Rahmen von Verkehrssicherheitskampagnen oder von Geschwindigkeitskontrollen bei Autobahnbaustellen. Unentgeltliche Warnungen unter Privatpersonen fallen nicht unter das Verbot, diese können jedoch unter andere Strafbestimmungen fallen. (Das Warnen mittels Lichthupen beispielsweise kann als missbräuchliche Abgabe von Warnsignalen qualifiziert und nach Ziffer 322 der Ordnungsbussenverordnung vom 4. März 1996<sup>109</sup> [OBV] bestraft werden.)

*Abs. 4*

Ein schwerer Fall liegt namentlich vor, wenn eine grosse Anzahl von Geräten eingeführt wird, die unter Absatz 1 fallen.

<sup>109</sup> SR 741.031

*Art. 99 Abs. 1 Bst. h–j*

Diese Strafbestimmungen dienen der Durchsetzung der Pflicht zur Ausrüstung mit einem Datenaufzeichnungsgerät oder einer Alkohol-Wegfahrsperre nach Artikel 17a Absätze 1 und 2 E-SVG.

*Art. 104*            *Meldungen*

Artikel 104 wird neu gestaltet, da er in den letzten Jahren zahlreiche Änderungen erfahren hat. Der bisherige Absatz 2 (Unfallstatistik) wird in die Artikel 89i–89n E-SVG integriert. Der bisherige Absatz 5 wird aufgehoben. Die Datenbekanntgabe im weiteren Sinn wird abschliessend in den Artikeln 89e–89g E-SVG geregelt.

*Abs. 1*

Der Ausdruck «Polizeibehörden» wird durch «Kontrollbehörden» ersetzt (vgl. Erläuterungen zu Art. 54 E-SVG). Ansonsten werden keine inhaltlichen Änderungen vorgenommen.

*Abs. 2*

Das BAV ist auf den Erhalt dieser Daten zwingend angewiesen. Mit dieser Bestimmung wird dazu die gesetzliche Grundlage geschaffen.

*Art. 104a–104d*

Der Inhalt der bisherigen Artikel 104a–104d wird in die Artikel 89a–89h E-SVG überführt. Materielle Änderungen werden unter den entsprechenden Artikeln erläutert.

*Art. 105 Abs. 2*

Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter hat beantragt, diese Doppelbesteuerungsverbotnorm den heutigen informatiktechnischen Möglichkeiten anzupassen. Es ist heute nicht mehr erforderlich, das Monatsprinzip anzuwenden. Dank der Informatik kann tagesgenau abgerechnet werden.

*Art. 106 Abs. 7 und 9*

Beide Absätze werden in den neuen Artikel 106a überführt.

*Art. 106a*            *Internationale Verträge*

*Abs. 1 und 2*

Absatz 1 entspricht dem bisherigen Artikel 106 Absatz 7 und Absatz 2 dem bisherigen Artikel 106 Absatz 9. Es wurden rein redaktionelle Anpassungen gemacht.

*Abs. 3*

Bei in der Schweiz festgestellten Widerhandlungen durch Personen im Ausland ist oftmals nur das Fahrzeugkennzeichen bekannt. Voraussetzung für eine Strafverfolgung ist daher die Erteilung von Auskünften über die Fahrzeughalter und -halterinnen. Im Sinne des Gegenrechts sähe der Bundesrat im Rahmen solcher

Verträge auch vor, dass die Halterpersonalien von in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeugen bei Widerhandlungen im Ausland dorthin bekannt gegeben werden.

Der Bundesrat kann neu nicht nur Verträge über den Austausch von Fahrzeugdaten, sondern auch über den Austausch von Fahrberechtigungsdaten abschliessen. Somit besteht die Möglichkeit, auch Fahrberechtigungsdaten im Abrufverfahren gegenseitig auszutauschen. Auf diese Weise könnte die Schweiz zukünftig zum Beispiel auch an EUCARIS («European car and driving licence information system») teilnehmen, einem Informationssystem, das dem Datenaustausch zwischen den nationalen Zulassungsbehörden betreffend die Fahrzeugzulassung dient und über das eine Vielzahl europäischer Staaten schon heute Daten austauschen.

*Abs. 4*

Absatz 4 ersetzt die jeweils geltenden Bestimmungen, wonach der Bundesrat – mittels staatsvertraglicher Regelung – den Behörden des Fürstentums Liechtenstein die Beteiligung an der Nutzung des IVZ bewilligen kann.

II

*Schlussbestimmung der Änderung vom ...*

Aufgrund der Neuregelung der Gültigkeit der Führerausweiskategorien (Art. 15c E-SVG) ist diese Übergangsbestimmung nötig, damit die Neuregelung nicht nur für neu erteilte und neu befristete Ausweise gilt.

## **2.2 Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970<sup>110</sup>**

*Art. 2 Bst. b*

Der letzte Teilsatz wurde ersetzt. Es wird nicht mehr auf die Weisungen des UVEK, sondern auf das Bundesgesetz vom 9. Juni 1977<sup>111</sup> über das Messwesen verwiesen. Grundsätzlich muss die Widerhandlung durch ein Kontrollorgan beobachtet worden sein. Abweichungen davon sind nur erlaubt, wenn Geräte verwendet werden, die den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegen. Der Hinweis auf die Weisungen des UVEK ist somit obsolet.

*Art. 4 Abs. 1<sup>bis</sup>*

Organe der Zollbehörden sind bereits heute oft auch mit Verkehrswiderhandlungen konfrontiert. Sie können aber auch in Bagatellfällen keine Ordnungsbussen aussprechen, sondern müssen die Polizei herbeirufen, was nicht sehr effizient ist. Einige Kantone haben die Zollorgane auf ihrem Hoheitsgebiet bereits zu «kantonalen» Polizeiorganen ernannt, sodass dort auch die Zollorgane Ordnungsbussen direkt erheben können. Mit dieser Änderung wird eine gesamtschweizerische Lösung ermöglicht. Bedingung ist aber, dass mit den Kantonen Vereinbarungen abgeschlossen werden, auf welche die Zollbehörden nun Anspruch haben. In welchen Kontrollbereichen diese Vereinbarungen zur Anwendung kommen und wie Begriffe

<sup>110</sup> SR 741.03

<sup>111</sup> SR 941.20

wie «Dienstuniform» auszulegen sind, wird der Bundesrat in der OBV unter Berücksichtigung der SKV regeln. Mit den Vereinbarungen wird sichergestellt, dass die betroffenen Kantone von der Kontrolltätigkeit der Bundesstellen Kenntnis haben und dass die Schnittstellen bekannt sind.

*Abs. 2*

Der Begriff «Polizeiorgan» wird durch «Kontrollorgan» (vgl. Erläuterung zu Art. 54 SVG) und der Begriff «Kantonsregierung» durch «Kanton» ersetzt. Ausserdem wird der Absatz redaktionell überarbeitet.

*Art. 5*

Artikel 5 regelt das Verfahren, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin bekannt ist. Es ist inhaltlich gegenüber dem heutigen Recht unverändert.

*Art. 6*

Artikel 6 regelt das Verfahren, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin nicht bekannt ist.

*Abs. 1*

In Absatz 1 wird festgelegt, in welchen Fällen der Fahrzeughalter oder die Fahrzeughalterin grundsätzlich für Ordnungsbussen verantwortlich gemacht wird.

*Abs. 2*

In einem ersten Schritt wird die Ordnungsbusse der Person zugestellt, die im Fahrzeugausweis als Halter oder Halterin oder als für das Fahrzeug verantwortliche Person eingetragen ist. Dies zur Klarstellung, dass es nicht – wie im Haftpflichtrecht – auf die materielle Eigenschaft des Halters oder der Halterin ankommt, sondern auf die formelle Eigenschaft.

*Abs. 3*

Der Halter oder die Halterin kann nun die Busse innert 30 Tagen bezahlen, dann ist das Verfahren erledigt. Zahlt er oder sie innert dieser Frist nicht, so wird das ordentliche Strafverfahren mit allen Verteidigungsrechten durchgeführt.

*Abs. 4*

Der Halter oder die Halterin hat aber auch die Möglichkeit, den tatsächlichen Fahrzeugführer oder die tatsächliche Fahrzeugführerin der Polizei zu melden und somit die Vermutung der Täterschaft von Absatz 1 zu widerlegen. Dann richtet sich ab diesem Zeitpunkt das Verfahren gegen diese Person.

*Abs. 5*

Absatz 5 regelt das Verfahren, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin nicht ermittelt werden kann. Dann muss der Halter oder die Halterin die Busse bezahlen. Die Halter und Halterinnen haben die Möglichkeit, sich zu exkulpieren, nämlich dann, wenn sie glaubhaft darlegen können, dass das Fahrzeug vor Begehung der Widerhandlung gegen ihren Willen benutzt worden ist (zum Beispiel durch

Diebstahl oder durch Entwendung zum Gebrauch oder zur Veruntreuung) und sie dies auch mit entsprechender Sorgfalt nicht hätten verhindern können.

### **2.3 Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr**

Nach dem geltenden Artikel 55 Absatz 6 SVG legt die Bundesversammlung fest, bei welcher Blutalkoholkonzentration Fahrunfähigkeit angenommen wird und welche Blutalkoholkonzentration als qualifiziert gilt. Die Einführung der beweissicheren Atem-Alkoholprobe (vgl. die Erläuterungen zu Art. 55 E-SVG) erfordert, dass die Bundesversammlung auch Atemalkoholgrenzwerte festlegt.

#### *Art. 1*

Nach der vorgeschlagenen Neuregelung soll für Angetrunkenheit eine Atemalkoholkonzentration von 0,25 Milligramm Alkohol pro Liter Atemluft einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille (Gramm Alkohol pro Kilogramm Blut) entsprechen.

Wie zahlreiche Untersuchungen gezeigt haben, ist dieses Verhältnis nicht immer konstant, sondern von individuellen Faktoren wie insbesondere der jeweiligen Körpertemperatur abhängig. Auch kommt es in der Zeit, in welcher der konsumierte Alkohol noch aus dem Magen-Darmtrakt in das Blut übergeht (Resorptionsphase), zu unterschiedlich starken Alkoholkonzentrationen im arteriellen beziehungsweise venösen Blutkreislauf. Während dieser Phase, die bis zu zwei Stunden nach der letzten Alkoholaufnahme andauern kann, kann die aus dem venösen Blut bestimmte Blutalkoholkonzentration deutlich von der in der Atemluft gemessenen und dann umgerechneten Konzentration des aus dem arteriellen Blut abgegebenen Alkohols abweichen.

Weil der Beweis der Angetrunkenheit bisher im Blut erbracht werden musste, orientiert sich der Bundesrat bei der Festlegung der Atem-Alkoholgrenze an diesem Wert. Im Durchschnitt beträgt der Umrechnungsfaktor nach wissenschaftlichen Untersuchungen des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Zürich 2300. Dabei ist aber zu beachten, dass wegen dem unterschiedlichen zeitlichen Verlauf der Konzentrationskurven bei diesem Faktor rund die Hälfte der Beschuldigten strenger bestraft würde als heute. Der Bundesrat hält es daher für gerechtfertigt, am bisher verwendeten Umrechnungsfaktor von 2000 festzuhalten. Dieser stellt sicher, dass praktisch niemand zu Unrecht verurteilt wird.

#### *Art. 2*

Nach der vorgeschlagenen Neuregelung soll für qualifizierte Alkoholkonzentrationen eine Atemalkoholkonzentration von 0,4 Milligramm Alkohol pro Liter Atemluft einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille entsprechen.



*Art. 3*

Da die Verordnung totalrevidiert wird, ist die Verordnung vom 21. März 2003<sup>112</sup> der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr aufzuheben.

**2.4 Bundesgesetz vom 19. Juni 1959<sup>113</sup> über die Invalidenversicherung**

*Art. 66a Abs. 1bis*

Dieser neue Absatz bildet das Korrelat zu Artikel 15d Absatz 1 Buchstabe d E-SVG (siehe Erläuterungen zu diesen Artikel).

**3 Auswirkungen<sup>114</sup>**

**3.1 Auswirkungen auf den Bund**

**3.1.1 Finanzielle Auswirkungen**

Die erforderlichen Ausgaben für die folgenden Massnahmen werden dank interner Priorisierung durch die vorhandenen Budgetmittel des ASTRA getätigt:

- Umsetzung der Infrastrukturmassnahmen Road Safety Audits (Strassenverkehrs-Sicherheitsaudits), Road Safety Inspections (Strassenverkehrs-Sicherheitsprüfungen) und Blackspot Management (Management von Unfallschwerpunkten) auf dem Nationalstrassennetz.
- Festlegung der Anforderungen an die Datenaufzeichnungsgeräte und an die Alkohol-Wegfahrsperrern (Art. 17a E-SVG).
- Entwicklung von Standards und Vorgaben für die Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung (Art. 25 Abs. 3 Bst. e und f E-SVG).
- technische Modernisierung und Konsolidierung des Informationssystems Verkehrszulassung (Art. 89a–89h E-SVG). Die Optimierung der Datenhaltung im Bund sowie die Effizienzsteigerung in der Datenbewirtschaftung zwischen den Kantonen und dem Bund werden zu dauerhaften Kostensenkungen führen.
- Schaffung der Informationssysteme Strassenverkehrsunfälle (Art. 89i–89n E-SVG) und Strassenverkehrskontrollen (Art. 89o–89t E-SVG) sowie deren Betrieb.

<sup>112</sup> AS 2004 3523

<sup>113</sup> SR 831.20

<sup>114</sup> Alle Auswirkungen sind dem Zwischenbericht der bfu vom 23. Juli 2010 «Auswirkungen der Via-sicura-Massnahmen, Evaluation des Nutzens der Via-sicura-Massnahmen für die Verkehrssicherheit sowie deren Kosten» entnommen.

### 3.1.2 Personelle Auswirkungen

Die Vorlage hat keine Auswirkungen auf den Personalbestand des Bundes.

### 3.1.3 Sonstige Auswirkungen

Bezüglich der Auswirkungen auf die Informatik siehe Kapitel 3.1.1.

## 3.2 Auswirkungen auf die Kantone

Die Umsetzung der Massnahmen baut auf den bestehenden kantonalen Strukturen (Verkehrsämter, Polizei, Tiefbauämter) auf. Folgende Massnahmen haben einen Mehr- oder einen Minderaufwand zur Folge:

- Bei der *Infrastruktursicherheit* (Art. 6a E-SVG) hängen die Umsetzungskosten vom Zustand der Strasseninfrastruktur und von den beabsichtigten Bauvorhaben ab. Diese SVG-Revision führt zu keiner neuen Rechtspflicht der Strasseneigentümer und Strasseneigentümerinnen. Die Kantone und Gemeinden entscheiden eigenverantwortlich, in welchem Zeitraum sie welchen Betrag in eine sichere Strasseninfrastruktur investieren. Der Bund wird die Kantone bei der Priorisierung der Vorhaben mit dem neuen Informationssystem Strassenverkehrsunfälle und mit Vollzugshilfen unterstützen.
- Die *Befristung der Führerausweiskategorien* (Art. 15c E-SVG) führt zu einer einmaligen Anpassung der EDV-Applikation sowie zu einem laufenden Mehraufwand für die Verlängerung der Führerausweise. Diese Kosten werden weitgehend den Inhabern und Inhaberinnen von Führerausweisen mit Gebühren belastet.
- Durch die Massnahme der *Abklärung der Fahreignung oder der Fahrkompetenz* (Art. 15d E-SVG) entsteht den kantonalen Strassenverkehrsbehörden ein Mehraufwand, der von den betroffenen Inhabern und Inhaberinnen von Führerausweisen mit Gebühren gedeckt wird.
- Bei der *Nachschulung bei Führerausweisentzug* (Art. 16e E-SVG) sind die Kantone für die Anerkennung von Kursveranstaltern und Kursveranstalterinnen und Lehrkräften sowie für die Qualitätssicherung verantwortlich. Der administrative Aufwand (Erfassen der nachzuschulenden Personen, Überprüfung, ob die Nachschulung besucht wurde etc.) wird gegenüber heute zunehmen, da künftig häufiger Nachschulungen durchgeführt werden. Auch hier können die Kosten verursachergerecht den Delinquenten und Delinquentinnen mit Gebühren belastet werden.
- Durch den *Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten* und den *Einbau von Alkohol-Wegfahrsperrern* (Art. 17a E-SVG) haben die Administrativbehörden sowie die Polizei für den Eintrag im Führerausweis, die Überwachung der Einhaltung der Auflage und die Gewährung von Ausnahmen einen Mehraufwand, der weitgehend den Verursachern und Verursacherinnen belastet werden kann.

- Die *Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung* (Art. 25 Abs. 3 Bst. e und f E-SVG) bedingt für die kantonalen Strassenverkehrsbehörden einen personellen und finanziellen Mehraufwand. Die Sachbearbeiter und Sachbearbeiterinnen müssen über ein minimales verkehrsmedizinisches und -psychologisches Grundwissen verfügen. Jeder Kanton muss die Anzahl der für ihn notwendigen verkehrsmedizinischen Vertrauensärzte und -ärztinnen definieren sowie die Verkehrspsychologen und -psychologinnen bestimmen, die den Anforderungen entsprechend aus- und weitergebildet werden.
- Bei der Massnahme der *beweissicheren Atem-Alkoholkontrolle* (Art. 55 E-SVG und Art. 1 und 2 des Entwurfs der Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr) fällt die Schulung der Polizisten und Polizistinnen und die Anschaffung der Atem-Alkoholmessgeräte (einmalig) an. Diesen Kosten steht aber ein überwiegender und dauerhafter Minderaufwand gegenüber, weil die viel aufwendigeren und teureren Blutalkoholtests entfallen.
- Die Kantone werden in ihrer Datenbewirtschaftung von Effizienzsteigerungen als Folge der technischen Modernisierung und Konsolidierung des *Informationssystems Verkehrszulassung* (Art. 89a–89h E-SVG) finanziell profitieren. Allerdings werden mit der Abschaffung der Halterauskünfte nicht nur der entsprechende Verwaltungsaufwand, sondern auch die damit verbundenen Einnahmen wegfallen.
- Die Verwendung der Fachapplikationen für die *Strassenverkehrsunfall-Statistik* (Art. 89i–89n E-SVG) ist für die Kantone kostenlos. Das Erfassen der Unfalldaten kann mit einer Webapplikation ohne weitere Kosten am Bildschirm erfolgen. Werden andere Eingabeverfahren (Scanning, Digital Pen System) bevorzugt, so gehen die daraus zusätzlich entstehenden Kosten zu Lasten der Kantone. Bei den Kantonen entfallen mit dem neuen Unfallstatistik-System des Bundes die Kosten für Entwicklung, Betrieb und Wartung eigener Applikationen. Zudem sind die Auswertungsinstrumente für die Kantone gratis nutzbar. Das ASTRA unterstützt die Kantone fachlich bei der Einführung und Anwendung der Fachapplikationen. Die Massnahmen zur *Unfallursachenforschung, Analyse der Schwerpunkte im Unfallgeschehen und der Gefahrenstellen* generieren keine Zusatzkosten, denn die Analyse des Strassennetzes auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen erfolgt im Rahmen der ohnehin laufenden Analysen der Kantonspolizeien und der Tiefbauämter und wird durch das Management-Informationssystem Strasse und Strassenverkehr (MISTRA) unterstützt.
- Die *Einziehung und Verwertung von Motorfahrzeugen* (Art. 90a E-SVG) stellt für die Strafvollzugsbehörden einen erhöhten Aufwand dar, der aber durch den Verwertungserlös gedeckt wird, also zu Lasten der Verursacher und Verursacherinnen geht.
- Aus der *Straffung des Ordnungsbussenverfahrens* (Art. 4–6 E-OBG) resultieren eine verbesserte Effizienz und damit ein direkter Nutzen für die Kantone.

### **3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft**

#### **3.3.1 Notwendigkeit und Möglichkeit staatlichen Handelns**

Trotz der positiven Entwicklung der letzten Jahre starben im Jahr 2009 im Strassenverkehr immer noch 349 Menschen, und 4708 Personen erlitten schwere Verletzungen. Diese Situation kann mit verhältnismässigen Massnahmen, wie sie in dieser Vorlage enthalten und auch im Vernehmlassungsverfahren begrüsst worden sind, nachhaltig verbessert werden.

#### **3.3.2 Auswirkungen auf die einzelnen gesellschaftlichen Gruppen**

Im Zentrum dieser Vorlage stehen nicht neue Pflichten, sondern Massnahmen, mit denen bestehende Regelungen und Standards besser umgesetzt werden können (z.B. Qualitätssicherung bei Fahreignungsabklärungen, beweissichere Atem-Alkoholprobe).

Nur wenige Massnahmen verpflichten alle Fahrzeugführer und -führerinnen (z.B. das Fahren mit Licht am Tag oder die Befristung der Führerausweiskategorien). Mehrheitlich werden nur bestimmten Gruppen Pflichten auferlegt (z.B. das Verbot für Neulenkler, Neulenklerinnen, Lastwagenfahrer, Lastwagenfahrerinnen, Busfahrer und Busfahrerinnen, unter Alkoholeinfluss zu fahren, oder das Fahrradhelm-Obligatorium für Kinder bis zum vollendeten 14. Altersjahr). Einige Massnahmen betreffen nur Fahrzeugführer und -führerinnen, die den Grund für die Intervention selber gesetzt haben (z.B. Nachschulung im Zusammenhang mit dem Führerausweisentzug, Fahreignungsabklärung nach einem Geschwindigkeitsexzess).

Diverse Massnahmen haben Kosten zur Folge, die auf Privatpersonen oder Unternehmen abgewälzt werden:

Die Anhebung des *Mindestalters für Fuhrleute auf vierzehn Jahre* (Art. 21 Abs. 1 E-SVG) und die Einführung der *Alterslimite von 70 Jahren* für Busfahrer und Busfahrerinnen (Art. 15c Abs.4 E-SVG) kann bei einigen Betrieben Mehrkosten verursachen, weil nicht mehr junge Kinder als Fuhrleute oder ältere Personen als Buschauffeure oder Buschauffeurinnen eingesetzt werden können.

Die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen werden von mehreren Massnahmen spezifisch betroffen (vgl. Kap. 1.3.2.17, 1.3.2.18 und 1.3.2.20). Mit Ausnahme der Massnahme «Verzicht auf das Rückgriffsrecht bei Grobfahrlässigkeit», die in Erfüllung eines parlamentarischen Auftrags vorgeschlagen wird, finden alle Massnahmen die Zustimmung der Versicherungswirtschaft.

#### **3.3.3 Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft**

Die Gesamtwirtschaft wird von der angestrebten Reduktion schwerer Strassenverkehrsunfälle indirekt profitieren, weil der Produktionsausfall wegen Arbeitsunfähigkeit oder Tod von Arbeitskräften reduziert wird.

### 3.3.4 Alternative Regelungen und Zweckmässigkeit im Vollzug

Die vorgeschlagenen Massnahmen sind in einem partizipativen Prozess unter Mitwirkung aller im Strassenverkehr aktiven Organisationen (inkl. Vertreter und Vertreterinnen der Automobil- und Transportwirtschaft) erarbeitet worden. Für die Umsetzung werden keine neuen Behördenstrukturen geschaffen, und es werden die Synergien zu bestehenden Prozessen genutzt.

### 3.4 Andere Auswirkungen

Erhebliche Umweltauswirkungen treten bei keiner der Massnahmen auf.

Durch das *obligatorische Fahren mit Licht am Tag* (Art. 41 Abs. 1 E-SVG) entsteht ein geringer zusätzlicher Treibstoffverbrauch. Bei Motorfahrzeugen, die am Tag die Abblendlichter verwenden (müssen), beträgt der Mehrverbrauch rund 2,5 Deziliter pro hundert Kilometer. Bei neuen Fahrzeugen mit Tagfahrlichtern auf LED-Basis beträgt der zusätzliche Treibstoffverbrauch durchschnittlich nur noch 0,25 Deziliter pro hundert Kilometer.<sup>115</sup> Der durch das Obligatorium verursachte Mehrverbrauch wird, da bereits heute bei über 50 Prozent der Fahrten die Abblendlichter auf freiwilliger Basis eingeschaltet werden, bei weniger als der Hälfte der Fahrten zusätzlich anfallen und aufgrund der künftigen Ausbreitung der Tagfahrlichter kontinuierlich sinken.

Das Informationssystem für die Verkehrszulassung (vgl. Kap. 1.3.2.19) und die *Optimierung der Strassenverkehrsunfall-Statistik und der Strassenverkehrskontroll-Statistik* (vgl. Kap. 1.3.2.21 und Kap. 1.3.2.22) betreffen die Bearbeitung von Personendaten und werden unter Berücksichtigung der Anforderungen des Datenschutzes realisiert.

## 4 Verhältnis zur Legislaturplanung

Die Vorlage ist weder in der Botschaft vom 23. Januar 2008<sup>116</sup> über die Legislaturplanung 2007–2011 noch im Bundesbeschluss vom 18. September 2008<sup>117</sup> über die Legislaturplanung 2007–2011 angekündigt. Sie ist jedoch Teil der ersten von fünf politischen Leitlinien «Den Wirtschaftsstandort Schweiz stärken, um die Voraussetzungen für mehr und bessere Arbeitsplätze zu schaffen» unter dem Bundesratsziel 4 «Leistungsfähigkeit und Nutzung der Infrastruktur optimieren».

<sup>115</sup> Studie im Auftrag des Bundesamtes für Energie, der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich und des Instituts für Mess- und Regeltechnik, Eric A. Müller; «Kraftstoffverbrauch durch Fahren mit eingeschaltetem Abblendlicht», Zürich, 2001. Bundesanstalt für Strassenwesen, Schönebeck et al. «Abschätzung möglicher Auswirkungen von Fahren mit Licht am Tag (Tagfahrleuchten/Abblendlicht) in Deutschland», Juli 2005.

<sup>116</sup> BBl 2008 753

<sup>117</sup> BBl 2008 8543

Die Dringlichkeit ergibt sich daraus, dass in zahlreichen parlamentarischen Vorstössen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verlangt werden. Im Weiteren werden seit April 2010 Unterschriften für eine eidgenössische Volksinitiative «Schutz vor Rasern» gesammelt, die für einen beschränkten Personenkreis («Raser» und «Raserinnen») Massnahmen beinhaltet, welche die vorliegende Vorlage ergänzen oder verschärfen (vgl. Kap. 1.2.3).

## **5 Rechtliche Aspekte**

### **5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit**

Das SVG stützt sich auf Artikel 82 BV, wonach der Bund die Kompetenz zum Erlass von Vorschriften über den Strassenverkehr verfügt. Die vorliegende Gesetzesrevision bewegt sich innerhalb des Rahmens der genannten Bundeskompetenz.

Durch die Vorlage sind die persönliche Freiheit (Art. 10 BV), der Schutz der Privatsphäre (Art. 13 BV) und die Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) betroffen. Die Einschränkungen von Grundrechten bedürfen einer gesetzlichen Grundlage, müssen durch ein öffentliches Interesse oder durch den Schutz der Grundrechte Dritter gerechtfertigt sein und den Grundsatz der Verhältnismässigkeit wahren. Das Hauptziel von Via sicura besteht in der Verminderung der Anzahl Strassenverkehrsunfallopfer. Dieses Ziel ist im öffentlichen Interesse. Die einzelnen Massnahmen sind so konzipiert, dass sie wirkungsvoll und kosteneffizient sind und dabei die Betroffenen nicht mehr einschränken als notwendig.

Die Regelung betreffend Infrastruktursicherheit respektiert die kantonale Strassenhoheit und überlässt den Strasseneigentümern und Strasseneigentümerinnen den Entscheid, wann und in welchem Umfang sie ihre Strasseninfrastruktur sicherheitsmässig verbessern wollen.

Durch die Einziehung und Verwertung von Motorfahrzeugen bei skrupelloser Tatbegehung findet ein Eingriff in die Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) statt. Da die Verhältnismässigkeit der Massnahme im Einzelfall abgewogen werden muss, ist sie verfassungskonform.

Die Straffung des Ordnungsbussenverfahrens beeinträchtigt die Unschuldsvermutung, korreliert aber mit der Verantwortung des Fahrzeughalters oder der Fahrzeughalterin. Der Grundrechtseingriff betrifft nur den Bagatellbereich des Verkehrsstrafrechts (Ordnungsbussen), entlastet aber die Polizei vom Aufwand, der für die Suche nach dem unbekanntem Täter oder der unbekanntem Täterin erbracht werden muss. Dem Fahrzeughalter oder der Fahrzeughalterin stehen zudem verschiedene Möglichkeiten offen, um den möglichen Täter oder die mögliche Täterin ausfindig zu machen. Die Massnahme erweist sich als verhältnismässig und somit verfassungskonform.

### **5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz**

Die Vorlage ist mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz vereinbar (siehe Kap. 1.6).

### 5.3

### Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen

Folgende Artikel des Entwurfs delegieren Rechtsetzungsbefugnisse an den Bundesrat:

Artikel 15 Absatz 5 E-SVG: Der Bundesrat kann wie bis anhin Vorschriften für die Weiterbildung der Motorfahrzeugführer und -führerinnen erlassen, jedoch wird dies nun auf die berufsmässigen Führer und Führerinnen eingeschränkt.

Artikel 25 Absatz 3 Buchstaben e und f E-SVG: Der Bundesrat erhält die Kompetenz, nach Anhören der Kantone Vorschriften über Inhalt und Umfang der Fahreignungsuntersuchung, das Vorgehen bei Zweifelsfällen sowie Mindestanforderungen an die Personen, die Fahreignungsuntersuchungen durchführen, das Untersuchungsverfahren und die Qualitätssicherung zu erlassen.

Artikel 31 Absatz 2<sup>bis</sup> und Absatz 2<sup>ter</sup> E-SVG: Der Bundesrat erhält neu die Möglichkeit, für die in Absatz 2<sup>bis</sup> aufgezählten Personen ein Verbot zu erlassen, unter Alkoholeinfluss zu fahren. Zusätzlich erhält der Bundesrat die Kompetenz, für die Feststellung der Missachtung dieses Verbots Atemalkohol- und Blutalkoholkonzentrationen festzulegen. Diese liegen unter den in der Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr festgelegten Werten.

Artikel 55 Absatz 6 E-SVG: Die Bundesversammlung erhält die Kompetenz festzulegen, bei welcher Atemalkohol- und bei welcher Blutalkoholkonzentration Fahr-unfähigkeit angenommen wird. Ebenfalls bestimmt die Bundesversammlung den qualifizierten Fall (der als Konsequenz unter die schwere Widerhandlung von Artikel 16c SVG fällt).

Artikel 57 Absatz 5 Buchstabe b E-SVG: Der Bundesrat kann vorschreiben, dass Führer, Führerinnen, Mitfahrer und Mitfahrerinnen von motorisierten Zweirädern sowie von Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen Schutzhelme tragen müssen.

Artikel 89h, 89n und 89t E-SVG: Der Bundesrat erhält die Kompetenz, die Organisation und Durchführung bezüglich des IVZ, des Informationssystems Strassenverkehrsunfälle und des Informationssystems Strassenverkehrskontrollen zu regeln.

Artikel 89l Absatz 3 und 89r Absatz 3 E-SVG: Der Bundesrat erhält neu die Möglichkeit, nebst den für die Eingabe zuständigen Stellen weiteren Stellen die Datenbearbeitung im Auswertungssystem zu Strassenverkehrsunfällen beziehungsweise zu Strassenverkehrskontrollen zu erlauben.

Artikel 89g Absatz 6 E-SVG: Dem ASTRA wird die Kompetenz erteilt, unter bestimmten Voraussetzungen den Haftpflichtversicherungen im Einzelfall Auskunft über Administrativmassnahmen gegenüber einer versicherten oder einer antragstellenden Person zu erteilen.

Artikel 89i Absatz 4 und Artikel 89o Absatz 4 E-SVG: Neu erhält der Bundesrat die Kompetenz, nebst den Kantonen weitere Stellen zur Meldung von Strassenverkehrs-unfall- beziehungsweise Strassenverkehrskontrolldaten zu verpflichten, falls dies zur Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit erforderlich ist.

Artikel 106a E-SVG: Der Bundesrat erhält die Kompetenz, mit ausländischen Staaten völkerrechtliche Verträge in den aufgezählten Bereichen abzuschliessen.

## **Übersicht über das Inkrafttreten der wichtigsten verkehrssicherheitsrelevanten Vorschriften des Strassenverkehrsrechts in der Schweiz<sup>118</sup>**

### **1. Sicherheitsgurten**

- 1981: Gurtentragpflicht vorne in Personenwagen
- 1994: Gurtentragpflicht hinten in Personenwagen
- 2002: Kinder jeden Alters müssen in Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbussen und leichten Sattelschleppern auf allen mit Gurten versehenen Plätzen gesichert werden
- 2006: Gurtentragpflicht in allen mit Gurten ausgerüsteten Motorfahrzeugen
- 2010: Kinder zwischen 7 und 12 Jahren müssen mit Kinderrückhaltevorrichtungen gesichert werden

### **2. Schutzhelme für Motorradfahrer und -fahrerinnen**

- 1981: Helmtragpflicht auf Motorrädern
- 1990: Helmtragpflicht auf Motorfahrrädern
- 2006: Helmtragpflicht auf Trikes und Quads

### **3. Ausrüstung der Motorwagen und Motorräder**

- 1994: Seitliche Schutzvorrichtung für neue schwere Sachentransportfahrzeuge
- 1995: ABS bei schweren Motorwagen
- 1998: Hinterer Unterfahrschutz an Motorwagen der Klassen M und N; Tote-Winkel-Rückspiegel bei Lastwagen
- 2003: Vorderer Unterfahrschutz für Lastwagen; Geschwindigkeitsbegrenzer für alle Motorwagen mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen und für Motorwagen mit mehr als 9 Sitzplätzen
- 2005: Sicherheitsoptimierte Frontgestaltung bei leichten Motorwagen (Fussgängerschutz)
- 2008: Verbot von Längsbänken bei neu in Verkehr kommenden Fahrzeugen

<sup>118</sup> Aufgelistet nach SINUS-Report, S. 93 f.



#### **4. Höchstgeschwindigkeiten**

##### *4.1 Innerorts*

- 1959: 60 km/h definitiv
- 1984: 50 km/h definitiv
- 1989: Tempo-30-Zonen und Wohnzonen (20 km/h)
- 2002: Erleichterungen für die Einrichtung von Begegnungszonen (20 km/h) und Tempo-30-Zonen

##### *4.2 Ausserorts*

- Vor 1973: keine Beschränkung
- 1973: 100 km/h provisorisch
- 1977: 100 km/h definitiv
- 1985: 80 km/h versuchsweise
- 1989: 80 km/h definitiv (Volksabstimmung 26.11.1989)

##### *4.3 Autobahnen*

- Vor 1973: keine Beschränkung
- 1973: 100 km/h vorübergehend (Ölkrise)
- 1974: 130 km/h provisorisch
- 1977: 130 km/h definitiv
- 1985: 120 km/h versuchsweise
- 1989: 120 km/h definitiv (Volksabstimmung 26.11.1989)

#### **5. Fahrfähigkeit**

- 1964: Blutalkoholgrenzwert 0,8 Promille (festgelegt durch Bundesgericht)
- 1980: Blutalkoholgrenzwert 0,8 Promille (festgelegt durch Bundesrat)
- 2005: Blutalkoholgrenzwert 0,5 Promille, Nulltoleranz gegenüber Fahren unter bestimmten Drogen, anlassfreie Atem-Alkoholkontrollen
- 2010: Führer und Fahrerinnen im konzessionierten oder bewilligten grenzüberschreitenden Personenverkehr unterstehen einem Verbot, unter Alkoholeinfluss zu fahren.

#### **6. Führerausbildung**

- 1991: Obligatorischer Verkehrskundeunterricht; praktische Motorrad-Grundschulung, erweiterte Theorieprüfung
- 2005: Einführung des Führerausweises auf Probe und der Zweiphasenausbildung
- 2009: Wer mit Cars, Kleinbussen oder Lastwagen Personen oder Güter transportieren will, muss zusätzlich zum Führerausweis den Fähigkeitsausweis für den Personen- oder Gütertransport erwerben und sich regelmässig weiterbilden (neue Chauffeurzulassungsverordnung).

## **7. Verschiedenes**

- 1977: Soll-Vorschrift zum Fahren mit Licht am Tag für einspurige Motorfahrzeuge
- 1994: Vortritt für Fussgänger und Fussgängerinnen am Fussgängerstreifen ohne Handzeichen
- 2002: Soll-Vorschrift zum Fahren mit Licht am Tag für alle Motorfahrzeuge; Einführung der Fahrzeugkategorie «fahrzeugähnliche Geräte»
- 2005: Verschärfung der Führerausweisenzugs-Bestimmungen (Kaskadensystem)
- 2010: Inkrafttreten der neuen Verordnung über das Strassenverkehrsunfall-Register, die den Aufbau und den Betrieb eines zentralen, automatisierten Strassenverkehrsunfall-Registers zur Erfassung und Auswertung der Strassenverkehrsunfälle regelt.