

# Das Ende von Via sicura?

**VERKEHRSPOLITIK** Einen grösseren Ermessensspielraum für die Richter bei der Beurteilung von schweren Verstössen gegen die Tempolimiten fordern Bundesrat und Parlament.



Foto: Joshua Schenk, Mercedes

**Raoul Studer**

Voraussichtlich in der nächsten Sessionswoche des eidgenössischen Parlaments wird sich der Nationalrat mit der Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) befassen. Dabei stehen unter mehreren Diskussionspunkten zwei Änderungsanträge hervor. Die Aufweichung der Mindestfreiheitsstrafe und der Mindestzugsdauer des Führerausweises bei Raserdelikten sowie die Kompetenzverschiebungen bei der Regelung des automatisierten Fahrens.

## Via-sicura-Massnahmen

Beim ersten Punkt geht es um die Anpassung der Via-sicura-Massnahmen. Dabei sollen die Vollzugsbehörden und Gerichte bei Raserdelikten mehr Ermessensspielraum bekommen, um die Umstände des Delikts besser beurteilen und unnötige Härten vermeiden zu können. Auf die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr soll verzichtet und die Mindestdauer des Führerausweises nach dem Entwurf des Bundesrats von 24 auf zwölf Monate gesenkt werden. Beim Verzicht auf

die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr ist die Verkehrskommission des Nationalrats dem Bundesrat gefolgt. Bei der Mindestzugsdauer des Führerausweises dagegen ist sie anderer Auffassung und schlägt mit knapper Mehrheit vor, die Mindestdauer bei Führerausweisentzügen weiter auf sechs Monate zu reduzieren.

Aber Achtung: Die in Artikel 90 Absatz 4 SVG angegebenen Tempoüberschreitungen, bei denen von einem Raserdelikt auszugehen ist, bleiben bestehen, so etwa bei einer Überschreitung um mindestens 40 km/h, «wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 30 km/h beträgt».

## BFU: Dafür und dagegen

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) anerkennt, dass Richter in gewissen Fällen von Raserdelikten mehr Entscheidungsspielraum bezüglich des Strafmasses benötigen. Deshalb stelle sich die BFU nicht gegen die Aufhebung der Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe, wie deren Pressesprecher Marc Kipfer erklärt. Doch brauche es nicht nur Massnahmen gegen die Hochrisikogruppe der Raser, sondern auch solche gegen die

breite Masse von Schnellfahrern, führt Kipfer weiter aus. Was die Reduktion der Mindestzugsdauer der Führerausweise angeht, sei die vorgesehene Lockerung ein falsches Signal an die Verkehrsteilnehmer. Forschungsergebnisse liessen den Schluss zu, dass sich die Verkehrssicherheit durch Führerausweisentzüge erhöhen lasse. Deshalb sollte die Mindestdauer des Führerausweises zumindest bei qualifiziert strafwürdigen Raserdelikten (vorsätzliche krasse Tempoexzesse, waghalsige Überholmanöver und Raserrennen) aus der Sicht der BFU nicht gelockert werden, betont Pressesprecher Marc Kipfer.

Gérard Métrailler, Stellvertreter Leiter Politik und Wirtschaft beim TCS, ist namens des TCS wie die BFU der Ansicht, dass die Richter einen grösseren Ermessensspielraum als bisher benötigten: «Auf diese Weise können sie den Umständen im Einzelfall besser Rechnung tragen und den Einzelfall gerechter würdigen. Deshalb befürworten wir in diesem Zusammenhang den Antrag der nationalrätlichen Verkehrskommission, die Mindestzugsdauer des Führerausweises auf sechs Monate herabzusetzen.»

## Roadcross für den Status quo

Im Gegensatz dazu ist Roadcross Schweiz gegen teiliger Auffassung und lehnt die Abschwächung der Massnahmen gegen die Raser in der vorgesehenen Form ab. Roadcross-Präsident Willi Wismer hält die geplante neue Regelung mit der Reduktion der Mindestzugsdauer für verfehlt und betont: «Niemand fährt zufälligerweise in der 30er-Zone mit einer Geschwindigkeit von über 70 km/h. Entsprechend soll auch die Strafe ausfallen. Die Repression mit den gegenwärtigen harten Sanktionen stellt daher ein taugliches Mittel dar, um solche Auswüchse im Strassenverkehr zu unterbinden.» Zudem verweist Wismer auf die bundesgerichtliche Praxis. So habe das Bundesgericht im Entscheid 6B\_165/2015 vom 1. Juni 2016 festgehalten, es könne nicht ausgeschlossen werden, dass es Fälle gebe, wo zwar eine Geschwindigkeitsüberschreitung gemäss dem «Rasertatbestand» vorliege, diese aber vom Fahrzeuglenker nicht mit Vorsatz begangen worden sei und damit kein Raserdelikt vorliege. Nach Wismer genügt deshalb die heutige Regelung, und eine Änderung dränge sich somit nicht auf. ●

## Neuregelung beim automatisierten Fahren

Dem Bundesrat soll die Kompetenz eingeräumt werden, das automatisierte Fahren frühzeitig zu regeln. Neu soll er festlegen können, inwieweit Fahrzeuglenkerinnen und -lenker von ihren



Pflichten entlastet werden und in welchem Rahmen führerlose Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem zugelassen werden können, wenn sie auf definierten Einzelstrecken verkehren und überwacht werden.

Die BFU ist mit den vorgesehenen Anpassungen einverstanden, legt aber Wert darauf, dass gleichzeitig die Fahrausbildung laufend angepasst wird, denn der Umgang mit automatisierten Fahrsystemen müsse Teil der Fahrausbildung sein, und für erfahrene Lenker seien neue Schulungsangebote (Fahrweiterbildung) zu entwickeln. Auch der TCS befürwortet die Delegation der Kompetenzen an Bund und das Bundesamt für Strassen (Astra) betreffend das automatisierte Fahren. Er weist aber auch darauf hin, dass diese Regelung nur für eine Übergangsphase gelten dürfe, es müsse eine gesetzliche Verankerung folgen. Zudem bleibe es essenziell, dass die Verordnungen systematisch in den betroffenen Kreisen und Branchen in Konsultation gegeben würden.

Nach den Beratungen im Nationalrat geht die Vorlage an die Verkehrskommission des Ständerats. **AO**