année politique suisse

DOKUMENTATION · ANALYSE · DIFFUSION

Sélection d'article sur la politique suisse

Dossier **Dossier: Comment traiter les délits de vitesse ?**

Imprimer

Éditeur

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Contributions de

Ackermann, Marco
Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne

Citations préféré

Ackermann, Marco; Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne 2024. ***Sélection d'article sur la politique suisse: Dossier: Comment traiter les délits de vitesse ?, 2004 - 2023***. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 12.10.2024.

Sommaire

Via-Sicura-Vorlage (Mehr Sicherheit im Strassenverkehr, BRG 10.092) 1
Volksinitiative "Schutz vor Rasern" 4
Evaluation der Via Sicura-Massnahmen (Po. 16.3267) 4
Rasche Beseitigung der Exzesse (Pa.Iv. 15.413) 5
Via sicura. Verhältnismässigkeit der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen wiederherstellen (Mo. 15.3125) 6
Via sicura. Nein zur Dreifachbestrafung (Pa.Iv. 15.500) 6
Via Sicura. Anpassungen (Mo. 17.3632) 7
Differenzierter Führerausweisentzug (Mo. 17.3590) 7
Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen! (Mo. 17.3520) 8
Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (BRG 21.080) 9

Abréviations

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
ASTRA	Bundesamt für Strassen
StGB	Schweizerisches Strafgesetzbuch
SVG	Strassenverkehrsgesetz

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFROU	Office fédéral des routes
CP	Code pénal suisse
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière

Via-Sicura-Vorlage (Mehr Sicherheit im Strassenverkehr, BRG 10.092)

Trafic routier

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 17.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

L'Office fédéral des routes (OFROU) a présenté le programme fédéral de la nouvelle politique de sécurité routière. Baptisée **« Via sicura »**, il comprend un catalogue de 56 mesures visant à rendre les routes plus sûres. Son objectif général est de ramener, d'ici à 2010, le nombre de tués à moins de 300, et celui de blessés graves sur les routes à moins de 3'000 par année. Les mesures envisagées couvrent douze champs d'action à l'intérieur desquels elles sont réparties. Parmi celles-ci figurent notamment la tolérance zéro en matière d'alcool pour les jeunes conducteurs et les chauffeurs professionnels, l'obligation d'allumer les phares la journée, le permis de conduire à durée limitée avec obligation de le repasser, des formations continues et des tests de la vue pour tous les titulaires de permis, l'intensification des contrôles policiers et la suppression des points noirs sur les routes. Du fait des coûts engendrés par ces deux derniers points, il est prévu d'augmenter les assurances responsabilité civile (RC) de 15% afin d'y remédier. L'enveloppe financière allouée à Via Sicura est évaluée à CHF 670 millions sur quinze ans. Le dossier a été transmis au DETEC pour appréciation. [1]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 24.11.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a pris connaissance du **programme d'action « Via Sicura »** et a chargé le DETEC de lui présenter des variantes avec indication des priorités, des coûts et des solutions de remplacement. Le gouvernement ne s'est penché ni sur le catalogue des 56 mesures proposées, ni sur son financement. Il a par contre revu sa formulation dans sa lutte contre les accidents routiers et parle désormais de baisse « significative » des morts au lieu de donner des chiffres. [2]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 28.11.2007
NICOLAS FREYMOND

Suite à une série d'accidents mortels impliquant des jeunes en état d'ébriété, Moritz Leuenberger a fait part de son intention d'instaurer une **tolérance zéro en matière d'alcool au volant pour les nouveaux conducteurs, ainsi que pour les chauffeurs professionnels**. L'instauration d'un taux d'alcoolémie de zéro pour mille pour ces deux catégories d'usagers de la route s'inscrira dans un ensemble de nouvelles prescriptions reprises du paquet de mesures proposé en 2005 dans le cadre du projet Via Sicura. Parmi les autres mesures figurent notamment le renforcement des contrôles, l'obligation de circuler avec les phares allumés de jour et l'assainissement des tronçons dangereux. [3]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 06.11.2008
NICOLAS FREYMOND

Après six années de préparation, le DETEC a mis en consultation le **programme d'action « Via Sicura »** visant à renforcer la sécurité routière. Le chef du DETEC a rappelé la gravité de la situation des routes suisses, citant les chiffres de l'année 2007 (384 morts et 5'235 blessés graves). Le programme contient une soixantaine de mesures allant du port obligatoire du casque pour les cyclistes à la destruction du véhicule des conducteurs ayant commis de graves infractions. Les règles proposées concernent tant la formation et le contrôle de l'aptitude des conducteurs, que l'élimination des sites à risque sur le réseau routier et le durcissement des sanctions et peines infligées aux usagers coupables de violations graves des règles de la circulation. Le projet du gouvernement propose en outre trois modes de financement. Le premier suppose l'augmentation du supplément sur la prime d'assurance responsabilité civile de 0,75% pour atteindre 5% (environ CHF 100 millions) et le recours à la moitié du produit des amendes (CHF 200 millions). Le deuxième n'implique que la hausse du supplément de prime et les CHF 100 millions à disposition obligeraient par conséquent à réduire l'objectif de moitié. Enfin, la troisième variante prévoit une hausse plus modeste du supplément compensée par la perception de CHF 45 millions prélevés sur les recettes des amendes. [4]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 16.09.2009
NICOLAS FREYMOND

La **consultation sur le programme d'action visant à augmenter la sécurité routière « Via sicura »** s'est terminée au printemps. Le PDC, le PLR et l'UDC ont rejeté globalement le projet, tandis que le PS l'a soutenu avec des réserves mineures. Tant les partis bourgeois que les associations représentant les intérêts de l'industrie automobile et du transport routier privé ont critiqué la criminalisation des automobilistes induite, selon eux, par le programme sous prétexte de lutter contre une minorité de graves délinquants routiers. À l'inverse, les cantons d'Argovie, de Berne, de Bâle-Campagne et de Soleure ont réclamé des sanctions plus sévères contre les chauffards. [5]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 20.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Après dix ans de travaux préparatoires, le Conseil fédéral a transmis au parlement le **message concernant Via Sicura**, le programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière. Le gouvernement y rappelle que, même si le nombre de morts sur les routes a chuté de plus de 40% ces dernières années, 349 personnes y ont encore perdu la vie en 2009 et 4'708 autres y ont été grièvement blessées. Il entend réduire d'un quart le nombre de victimes grâce au programme Via Sicura, qui comporte, outre des mesures préventives et répressives, des améliorations de l'application des règles en vigueur et des mesures relatives aux infrastructures et à la statistique des accidents. Parmi les mesures préventives, le gouvernement propose d'abaisser à 0,1 pour mille le taux d'alcoolémie toléré pour les nouveaux conducteurs et les chauffeurs professionnels, de rendre obligatoire l'usage diurne des phares, de fixer à 7 ans l'âge minimal pour la conduite d'un vélo sur la route et d'obliger les cyclistes à porter un casque jusqu'à l'âge de 14 ans. Au niveau répressif, le Conseil fédéral prévoit, en cas de délits graves, la confiscation et la vente du véhicule, un examen obligatoire de l'aptitude à la conduite, ainsi que l'installation d'enregistreurs de données de type « boîte noire » et d'éthylomètres anti-démarrage sur le véhicule des délinquants. Il propose en outre que, en cas de dommages résultant d'une infraction commise au moins par négligence grave, les assureurs RC des véhicules concernés soient tenus de recourir contre la personne responsable de l'accident. Concernant l'amélioration de l'application des règles en vigueur, la qualité des examens sur l'aptitude à conduire devra être certifiée et la fourniture à titre commercial d'avertissements concernant les contrôles policiers (y compris, les radars) sera interdite. La durée de validité du permis de conduire sera par ailleurs limitée : le permis expirera lorsque son détenteur atteint l'âge de 50 ans, puis pourra être renouvelé de 10 ans en 10 ans sous réserve du résultat positif d'un examen de la vue. En matière d'infrastructures, le gouvernement entend éliminer les points noirs et autres endroits dangereux du réseau routier et améliorer l'examen des projets de construction routière sous l'angle de la sécurité. Quant à la statistique des accidents, la cartographie des accidents est censée permettre une identification rapide et certaine des endroits dangereux. Enfin, répondant à la requête exprimée par plusieurs cantons et par le parlement, le Conseil fédéral a joint au projet une autre modification de la LCR (loi sur la circulation routière) afin d'interdire formellement, pour raison de sécurité, la circulation des mégacamions (ou « gigaliners ») en inscrivant dans la loi les limites de longueur et de poids actuellement en vigueur. [6]

CONTRE-PROJET DIRECT À UNE INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 20.12.2011
SUZANNE SCHÄR

In der Sommersession begann der Ständerat als Erstrat mit den Beratungen zum **Via-Sicura-Massnahmenpaket**. Die Vorlage enthält 23 Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Bereichen Prävention, Repression, Durchsetzung bestehender Regeln, Infrastrukturmassnahmen und Unfallstatistik. Neben den entsprechenden Anpassungen des Strassenverkehrsgesetzes war zusätzlich eine Änderung der Verordnung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr vorgesehen. In vier Punkten wich der Ständerat von der Bundesratsvorlage ab: Indem sie die vorgeschlagene Sehtestpflicht ab dem 50. Altersjahr (derzeit ab 70 Jahren) ablehnte, verzichtete die Kleine Kammer erstens auf eine Ausweitung der Befristung von Fahrausweisen für private Motorfahrzeugführer. Um den Forderungen der Raserinitiative entgegenzukommen, verschärfte sie zweitens die Sanktionen bei groben Geschwindigkeitsüberschreitungen, waghalsigem Überholen und bei Raserrennen. Drittens wurde das bestehende Fahrradverbot für vorschulpflichtige Kinder umgeformt. Neu sollte nach dem Willen des Ständerats eine Alterslimite von sieben Jahren für das unbegleitete Fahrradfahren auf öffentlichen Strassen gelten. Sechsjährigen würde jedoch das Befahren von Wohnstrassen, Tempo-30-Zonen, Radwegen und dergleichen zusammen mit einer über sechzehnjährigen Begleitperson erlaubt. In Bezug auf das Helmobligatorium folgte die Kleine Kammer gegen die Kommissionsmehrheit dem Bundesrat und sprach sich für eine Helmtragepflicht bis zum 14. Altersjahr aus. Unter

abermaliger Berücksichtigung der Roadcross-Initiative ergänzte der Ständerat viertens das Geschäft mit dem sogenannten Raserartikel, verschärften Bussbestimmungen bei einer besonders „krassen Missachtung" der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Ein solches Übertreten soll mit einer Freiheitsstrafe von bis zu vier Jahren geahndet werden können, wobei eine Geldstrafe a priori ausgeschlossen wäre. In der Schlussabstimmung verabschiedete die Kleine Kammer ihre Vorlage zuhanden des Zweitrats einstimmig (28 zu 0 Stimmen, bei zwei Enthaltungen). Beim zweiten Teil der Via-Sicura-Vorlage, der Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr, folgte der Ständerat ohne Gegenstimme dem Bundesratsentwurf, der hier die Harmonisierung mit dem EU-Recht anstrebt, wonach zum beweissicheren Nachweis des Fahrens unter Alkoholeinfluss die Atemalkoholprobe genügen soll. Der Nationalrat befand mit 129 zu 45 Stimmen vorwiegend aus der SVP-Fraktion gegen den Nichteintretensantrag einer Kommissionsminderheit. Diese warnte vor einer Kriminalisierung des Individualverkehrs sowie vor einer Sicherheitshysterie und Überregulierung. In der Detailberatung schuf die Grosse Kammer zum Erstrat folgende Differenzen: Zuerst strich er die Befristung der Fahrerlaubnis für berufsmässige Motorfahrzeugführer. Auf Antrag einer Kommissionsminderheit stellte sich der Nationalrat zudem knapp gegen die Berufung eines Verkehrssicherheitsbeauftragten, wie sie in der Bundesratsvorlage vorgesehen und vom Ständerat abgesegnet worden war. Vergeblich stellte sich eine Kommissionsminderheit aus FDP, SVP und Lega gegen die vorgesehene Verschärfung von Art. 90a SVG (Strassenverkehrsgesetz), der neu den Einzug und die Verwertung von Raserfahrzeugen ermöglichen sollte. Mit ihrem Hinweis auf die verfassungsmässig verankerte Eigentumsgarantie drang sie bei der Ratsmehrheit nicht durch. Einer Mehrheit der KVF-NR war die vom Ständerat in die Vorlage eingebrachte Zusatzlösung der eingeschränkten Fahrerlaubnis für sechsjährige Velofahrende zu kompliziert. Der Nationalrat folgte deshalb der Kommissionsmehrheit und kippte die Ergänzung aus seiner Version. Auch in Bezug auf die Helmpflicht für Jugendliche bis 14 Jahre folgten 126 Ratsmitglieder aller Couleur der Kommissionsmehrheit und setzten gegen den Willen von Bundes- und Ständerat auf die Gewissenhaftigkeit der Erziehungsberechtigten und die Eigenverantwortung der Fahrradfahrenden. In der Schlussabstimmung überwies der Nationalrat seinen von der Ständeratsvorlage abweichenden Entwurf mit 114 zu 53 Stimmen. Letztere stammten von einer geschlossen stimmenden SVP und vier Mitgliedern der FDP-Fraktion. In der Frage des gewünschten Modus zur beweissicheren Feststellung der Fahrunfähigkeit stellte sich die Grosse Kammer gegen Ständerat, Bundesrat und Kommissionsmehrheit und blieb bei der geltenden Regel, die für einen justiziablen Entscheid eine Blutalkoholprobe verlangt. Die Differenzbereinigung der Via-Sicura-Vorlage ist für 2012 geplant. [7]

CONTRE-PROJET DIRECT À UNE INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 14.11.2012
NIKLAUS BIERI

Im Berichtjahr wurden die Differenzen zur **Via-Sicura-Vorlage** in National- und Ständerat bereinigt. Anlass zu ausführlicher Diskussion gaben vor allem die Kompetenzerweiterung des Bundes in Sachen Fussgängerstreifen, die Regelung des Velofahrens vorschulpflichtiger Kinder, die Helmtragpflicht für Fahrradfahrende und die Anpassung der Alkoholgrenzwerte bzw. die Ersetzung der Blutproben durch beweissichere Atem-Alkoholproben bei Personen mit unklarer Fahrtüchtigkeit. Nach je zwei Nachbehandlungen wurde die Vorlage im Juni des Berichtjahres von beiden Kammern angenommen. Aufgenommen sind unter anderen folgende Massnahmen: Führerausweisentzug bei einem Raserdelikt für mindestens zwei Jahre und im Wiederholungsfall für immer. Zudem wurde die Strafandrohung bei Raserdelikten verschärft: Die Mindestfreiheitsstrafe beträgt neu ein Jahr und die Höchstfreiheitsstrafe vier Jahre. Bei groben Verletzungen der Verkehrsregeln kann das Fahrzeug eingezogen und verwertet werden, sofern damit weitere Verkehrsdelikte verhindert werden können. Öffentliche oder entgeltliche Warnungen vor Radarkontrollen sind verboten. Weiter wurde das Mindestalter für Radfahrende auf 6 Jahre und für das Führen von Tiergespannen auf 14 Jahre angehoben. Für Personen, von denen eine besondere Gefahr ausgeht, sowie für Personen, denen eine besondere Verantwortung zukommt, werden tiefere Promillegrenzwerte festgelegt. Der Bund erhält die Kompetenz, zur Verbesserung der Sicherheit von Fussgängerstreifen in Zusammenarbeit mit den Kantonen Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen. In der Schlussabstimmung nahm der Nationalrat die erste Vorlage (Strassenverkehrsgesetz) mit 132 zu 59 Stimmen an, wobei die SVP geschlossen dagegen stimmte und die restlichen Nein-Stimmen aus der FDP/Liberalen-Fraktion stammten. Die zweite Vorlage (Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr) erhielt 110 Ja-Stimmen und 79 Nein-Stimmen, wobei wiederum die SVP geschlossen ablehnte und auch die restlichen Nein-Stimmen aus dem bürgerlichen Block stammten. Der Ständerat stimmte in der

Schlussabstimmung dem Strassenverkehrsgesetz mit 36 zu 1 Stimmen zu (bei 4 Enthaltungen), und nahm die Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr einstimmig bei einer Enthaltung an. Anfang Oktober verstrich die Referendumsfrist zum Via Sicura-Paket ungenutzt. Die Volksinitiative „Schutz vor Rasern" der Vereinigung Roadcross, welche Mitte Juni 2011 eingereicht worden war, wurde im November des Berichtjahres zurückgezogen, da ihre zentralen Anliegen in die Via Sicura-Vorlage eingeflossen waren. [8]

Volksinitiative "Schutz vor Rasern"

Trafic routier

INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 02.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, l'association des victimes de la route Roadcross a annoncé le lancement, début 2009, d'une **initiative populaire en faveur d'un durcissement des peines à l'encontre des conducteurs s'adonnant aux courses sauvages**. Cette annonce est survenue dans le contexte d'une série d'accidents et de procès liés à de telles courses qui a suscité un large débat dans la presse. [9]

INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 23.12.2009
NICOLAS FREYMOND

L'initiative populaire en faveur d'un **durcissement des peines à l'encontre des conducteurs s'adonnant aux courses sauvages** annoncée par l'association des victimes de la route Roadcross l'année précédente a reçu le soutien des conseillers nationaux Daniel Jositsch (ps, ZH) et Peter Malama (plr, BS). Son élaboration a toutefois buté sur le problème de la redéfinition de la notion juridique de chauffard au point que son lancement a dû être repoussé "sine die". [10]

INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 28.04.2010
NICOLAS FREYMOND

Au printemps de l'année sous revue, l'association des victimes de la route Roadcross et des parlementaires fédéraux issus de tous les partis représentés aux chambres ont lancé une **initiative populaire fédérale intitulée « Protection contre les chauffards »**. Le comité est composé des conseillers nationaux Amstutz (udc, BE), Galladé (ps, ZH), Jositsch (ps, ZH), Malama (plr, BS), Müller (plr, AG), Perrin (udc, NE), Segmüller (pdc, LU) et Teuscher (verts, BE), ainsi que des conseillers aux Etats Maury Pasquier (ps, GE) et Recordon (verts, VD).Les initiants proposent de durcir les peines à l'encontre des conducteurs prenant des risques délibérés, soit en commettant de graves excès de vitesse, soit en s'adonnant à des courses sauvages. Le texte déposé prévoit que « toute personne qui, en enfreignant intentionnellement les règles élémentaires de la circulation, s'est accommodée d'un fort risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort [...] est un chauffard passible d'une peine privative de liberté d'une durée comprise entre un à quatre ans ». Outre la confiscation définitive de son véhicule par l'Etat, le contrevenant se verrait retirer son permis de conduire pour au moins deux ans, en cas de première infraction, et pour au moins dix ans, en cas de récidive. Les conducteurs roulant à 100 km/h ou plus à l'intérieur d'une localité, à 140 km/h ou plus hors localité et à plus de 200 km/h sur l'autoroute s'exposeraient à ces sanctions. [11]

Evaluation der Via Sicura-Massnahmen (Po. 16.3267)

Politique des transports

POSTULAT
DATE: 08.06.2016
NIKLAUS BIERI

Weil die Massnahmen der **Via Sicura** wiederholt zu Vorstössen führten – etwa der parlamentarischen Initiative Regazzi – reichte die KVF-SR im April 2016 ein Postulat zur Evaluation ebendieser Massnahmen ein. Die Wirksamkeit der Via Sicura sei einer Gesamtevaluation zu unterziehen und bei Bedarf seien den Räten entsprechende Gesetzesänderungen zu unterbreiten. Der Bundesrat zeigte sich mit dem Anliegen einverstanden und der Ständerat nahm das Postulat im Juni 2016 an. [12]

RAPPORT
DATE: 28.06.2017
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung eines Postulats der KVF-SR veröffentlichte der Bundesrat im Juni 2017 seinen **Bericht zu den Massnahmen der Via Sicura**. Zwar wird die Zeit von drei Jahren seit der Inkraftsetzung der ersten Via Sicura-Massnahmen für die Evaluation im Bericht als eher knapp bezeichnet, doch insgesamt stellt der Bericht den Massnahmen ein gutes Zeugnis aus: Die Unfallzahlen sind tief. Positiv ausgewirkt hätten sich insbesondere vier Massnahmen: Das Alkoholverbot für Neulenkende und Berufschauffeure, das Lichtobligatorium für Motorfahrzeuge am Tag, die Regelung von Raserdelikten und die Infrastrukturmassnahmen. Zur Diskussion stellen möchte der Bericht den Verzicht auf die Mindestfreiheitsstrafe bei Raserdelikten, die Senkung der Mindestdauer des Führerausweisentzugs auf sechs Monate und die Erhöhung des Ermessensspielraums der Gerichte beim Rasertatbestand. Weiter könnte die Rückgriffspflicht der Haftpflichtversicherer wieder in ein Rückgriffsrecht umgewandelt werden. Zwei Massnahmen, die noch gar nicht in Kraft getreten sind, könnten aus dem Via Sicura-Paket gestrichen werden: Sowohl der Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperren als auch von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitsdelinquenten wären im Verhältnis zum Nutzen zu aufwendig. Weiter wird vorgeschlagen, das Fahren mit Licht am Tag bei schnellen E-Bikes zu empfehlen. [13]

POSTULAT
DATE: 05.06.2018
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat der KVF-SR zur **Evaluation von Via sicura** war im Juni 2017 mit einem Bericht des Bundesrates erfüllt worden. Im Juni 2018 schrieb der Ständerat das Postulat auf Antrag des Bundesrates ab. [14]

Rasche Beseitigung der Exzesse (Pa.Iv. 15.413)

Trafic routier

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 08.06.2016
NIKLAUS BIERI

Mit einer parlamentarischen Initiative forderte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) eine "**Rasche Beseitigung der Exzesse**" in der Bestrafung von Tempo-Sündern im Strassenverkehr. Die im Rahmen der Via Sicura aufgenommene und der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" entlehnte verschärfte Ahndung von bedeutenden Geschwindigkeitsübertretungen im Strassenverkehr werde, so Nationalrat Regazzi, exzessiv angewendet und führe zu einer generellen Kriminalisierung aller Autofahrer. Der Initiant wünscht sich eine Lockerung der Bestrafung von "unbescholtenen Autofahrern" bei gleichzeitiger Beibehaltung von harten Strafen für Raser. Die KVF-NR empfahl im November 2015 mit 13 zu 9 Stimmen bei einer Enthaltung, der Initiative keine Folge zu geben. Die eben erst in Kraft getretenen Massnahmen der Via Sicura sollten nicht bereits wieder geändert werden, zudem entspreche die harte Ahndung von Rasern dem in der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" formulierten Volkswillen. Eine Minderheit Wobmann (svp, SO) beantragte, der parlamentarischen Initiative Folge zu geben. In der Debatte im Nationalrat griffen verschiedene Redner der SVP die Via Sicura an, so verdächtigte etwas Jean-François Rime (svp, FR) die Kantone, mit Bussengeldern aus dem Strassenverkehr das Budget aufzubessern, und Jean-Luc Addor (svp, VS) bemängelte, die Via Sicura verhindere zwar Verkehrsopfer, provoziere aber "soziale, berufliche und familiäre Opfer". Mit 113 zu 72 Stimmen bei 4 Enthaltungen folgte der Nationalrat der Minderheit und gab der Initiative Folge. Die geschlossen stimmende SVP-Fraktion konnte dabei auf die Unterstützung einer Mehrheit von FDP, CVP und BDP zählen.
Die KVF-SR teilte die Auffassung ihrer Schwesterkommission und empfahl am 14. April 2016 einstimmig, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Sie verwies zudem auf das von ihr eingereichte Postulat 16.3267, welches eine Evaluation der Via Sicura-Massnahmen fordert. Der Ständerat folgte seiner Kommission am 8. Juni 2016, nahm das Postulat an und gab der parlamentarischen Initiative Regazzi mit 20 zu 15 Stimmen bei 4 Enthaltungen keine Folge. [15]

Via sicura. Verhältnismässigkeit der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen wiederherstellen (Mo. 15.3125)

Trafic routier

MOTION
DATE: 21.09.2016
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Gschwind (cvp, JU) störte sich an Artikel 90, Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes, welcher detailliert auflistet, welche Geschwindigkeitsübertretungen als schwere Verstösse gelten. Gschwind beklagte diesen Katalog als starr und bezeichnete ihn als Ausdruck des Misstrauens gegenüber dem richterlichen Ermessen. Mit seiner Motion „**Via sicura. Verhältnismässigkeit der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen wiederherstellen**" vom März 2015 wollte Nationalrat Gschwind erreichen, dass Art. 90 Abs. 4 gestrichen wird. Der Bundesrat hielt in seiner Stellungnahme vom Mai 2015 fest, die im fraglichen Artikel genannten Verletzungen der maximalen Höchstgeschwindigkeiten seien derart massiv, dass eine entsprechende straf- und administrativmassnahmenrechtliche Sanktionierung gerechtfertigt sei. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Im Plenum erläuterte Bundesrätin Leuthard im September 2016 die Herkunft des Artikels und verwies darauf, dass einige Forderungen der Volksinitiative „Schutz vor Rasern" vom Parlament in die Via sicura-Vorlage aufgenommen worden waren. Obschon der Nationalrat diese Bestimmungen erst vor vier Jahren aufgenommen hatte, stimmte er einer Änderung zu und nahm die Motion mit 101 zu 86 Stimmen bei 7 Enthaltungen an. [16]

MOTION
DATE: 28.05.2018
NIKLAUS BIERI

Weil die Motion der KVF-SR bezüglich Anpassungen der Via sicura (17.3632) im Februar 2018 angenommen worden war, beantragte die KVF-SR ihrem Rat, die Motion Gschwind (cvp, JU) «**Via sicura. Verhältnismässigkeit der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen wiederherstellen**» abzulehnen. Die Anliegen seien mit der angenommenen Kommissionsmotion hinreichend erfüllt. Ohne Einwände folgte die kleine Kammer den Anträgen von Kommission und Bundesrat und lehnte die Motion Gschwind ab. [17]

Via sicura. Nein zur Dreifachbestrafung (Pa.Iv. 15.500)

Trafic routier

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 13.02.2017
NIKLAUS BIERI

Eine parlamentarische Initiative Addor (svp, VS) mit dem Titel "**Via sicura. Nein zur Dreifachbestrafung**" verlangte, dass die mit dem Massnahmenpaket Via sicura eingeführte Rückgriffspflicht der Versicherer auf fehlbare Strassenverkehrsteilnehmende wieder in ein Rückgriffsrecht umgewandelt wird. Vor der Verabschiedung der Via sicura konnten Versicherungen unfallverursachende Versicherte finanziell am Schaden beteiligen, mit der heutigen Rückgriffspflicht komme es zu Härtefällen, in denen eine zusätzliche Bestrafung durch den finanziellen Rückgriff nicht angemessen sei, argumentierte der Initiant, der die Initiative im Dezember 2015 im Nationalrat eingereicht hatte. Im Februar 2017 gab die KVF-NR der parlamentarischen Initiative mit 14 zu 6 Stimmen bei 4 Enthaltungen Folge. [18]

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 09.04.2018
NIKLAUS BIERI

Aufgrund der Annahme der Motion KVF-SR am 27. Februar 2018 sah die KVF-SR keinen weiteren Handlungsbedarf bezüglich der Via sicura. Sie beschloss deshalb an ihrer Sitzung vom 9. April 2018 einstimmig, der parlamentarischen Initiative Addor (svp, VS) **"Via sicura. Nein zur Dreifachbestrafung"** keine Folge zu geben. Aus dem gleichen Grund empfahl sie ihrem Rat mit 8 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen, die im September 2016 vom Nationalrat angenommene Motion Gschwind (cvp, JU) "Via sicura. Verhältnismässigkeit der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen wiederherstellen" abzulehnen. Der im Rat noch nicht behandelten, im März 2017 eingereichten parlamentarischen Initiative Rieder (cvp, VS) "Via sicura. Zurück zur Vernunft" wollte die KVF-SR mit 8 zu 3 Stimmen bei einer Enthaltung ebenfalls keine Folge geben. Ständerat Rieder zog seine parlamentarische Initiative im Mai 2018 zurück. [19]

Via Sicura. Anpassungen (Mo. 17.3632)

Trafic routier

MOTION
DATE: 11.12.2017
NIKLAUS BIERI

In der Wintersession 2017 nahm der Ständerat eine Motion seiner KVF-SR an, welche **Anpassungen** an der **Via sicura** verlangte. Die Kommission reagierte mit ihrer Motion auf den Bericht des Bundesrates zum Postulat KVF-SR, welches eine Evaluation der „Via sicura"-genannten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angeregt hatte. Die vom Bundesrat im Bericht genannten möglichen Anpassungen wollte die KVF-SR nun realisieren. Bei Raserdelikten sollten Richter wieder einen Ermessensspielraum erhalten, zudem sollte die Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr gestrichen und die Mindestdauer für den Entzug des Fahrausweises reduziert werden. Die Verpflichtung der Versicherer, bei Fahrlässigkeit Rückgriff auf die Versicherten zu nehmen, sollte in ein Rückgriffsrecht umgewandelt und die Massnahmen bezüglich Datenaufzeichnungsgeräte und Alkoholwegfahrsperren sollten nicht umgesetzt werden. Bundesrätin Leuthard unterstützte das Begehren und in der kleinen Kammer gab es keinen Widerstand, so dass die Motion nach kurzer Debatte ohne Gegenstimme angenommen wurde. [20]

MOTION
DATE: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Die **Anpassungen** an der **Via sicura**, gefordert von einer Motion der KVF-SR und angenommen im Ständerat, wurden im Februar 2018 im Nationalrat behandelt. Die KVF-NR stimmte der Annahme der Motion mehrheitlich zu, eine Minderheit Rytz (gp, BE) beantragte ihre Ablehnung und eine Minderheit Guhl (bdp, AG) wollte den dritten Punkt der Motion – den Verzicht auf Datenaufzeichnungsgeräte und Alkohol-Wegfahrsperren – aus der Motion streichen. Nationalrat Guhl kritisierte, dass der Evaluationsbericht zu den Via sicura-Massnahmen den Verzicht auf die noch nicht eingeführten Datenaufzeichnungsgeräte und Alkohol-Wegfahrsperren empfehle, obwohl die Wirkung einer noch nicht eingeführten Massnahme kaum evaluiert werden könne. Obschon sich die Ratslinke mit Verweis auf die Verkehrssicherheit gegen Anpassungen an der Via sicura wehrte, nahm der Rat die Motion mit 126 zu 52 Stimmen (bei 13 Enthaltungen) gegen den Minderheitsantrag Rytz an und lehnte den Minderheitsantrag Guhl mit 112 zu 73 Stimmen (bei 7 Enthaltungen) deutlich ab. [21]

Differenzierter Führerausweisentzug (Mo. 17.3590)

Trafic routier

MOTION
DATE: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Motion «**Differenzierter Führerausweisentzug**» stiess Nationalrat Giezendanner (svp, AG) ins selbe Horn wie seine Ratskollegin Edith Graf-Litscher (sp, TG) mit ihrer Motion. «Wer von Ihnen hat nicht auch schon beim Autofahren einen Fehler gemacht?» fragte der Motionär rhetorisch in den Saal und forderte seine Ratsmitglieder auf: «Seien Sie bitte menschlich!». Unmenschlich schien es Ulrich Giezendanner zu sein, dass Berufsfahrerinnen und Berufsfahrer mit dem Entzug des Führerausweises quasi ein Berufsverbot erhielten. Es sei deshalb ein differenzierter Ausweisentzug zu schaffen, bei dem das Verschulden der fahrenden Person gewichtet werden könne. Bundesrätin Sommaruga erwiderte, es sei heute schon möglich, Härtefällen genügend Rechnung zu tragen. Die Bundesrätin bat darum, die Motion abzulehnen. Der Rat nahm das Anliegen jedoch mit 131 zu 58 Stimmen (1 Enthaltung) an. [22]

Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen! (Mo. 17.3520)

Trafic routier

MOTION
DATE: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

«**Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen!**» überschrieb Edith Graf-Litscher (sp, TG) ihre Motion vom Juni 2017 und verlangte eine Anpassung von Strassenverkehrsgesetz und Verkehrszulassungsverordnung, mit dem Ziel, dass die zuständigen Behörden bei Fahrausweisentzügen bei Berufsfahrerinnen und Berufsfahrern die Sanktionen auf privater und beruflicher Ebene differenzieren können. Die Motionärin sah Berufsfahrerinnen und -fahrer bei einem Ausweisentzug doppelt bestraft: Sie fand, das persönliche Verschulden sei wie im Strafrecht zu gewichten. In seiner Stellungnahme vom August 2017 hielt der Bundesrat fest, die Behörden würden das Verschulden bereits bei der geltenden Regelung berücksichtigen und könnten auch die Dauer eines Ausweisentzuges für verschiedene Fahrzeugkategorien differenzieren. Er erachtete deshalb die Forderungen als erfüllt und beantragte eine Ablehnung der Motion. Im Nationalrat, der die Motion im Juni 2019 traktandiert hatte, wurde die Motion aber mit 165 zu 15 Stimmen (bei 10 Enthaltungen) überaus deutlich angenommen. [23]

MOTION
DATE: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Die Motion Graf-Litscher (sp, TG) für ein **Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen** beziehungsweise für eine Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes und der Verkehrszulassungsverordnung und für die Möglichkeit, Sanktionen gegen Berufsfahrerinnen und Berufsfahrer stärker zu differenzieren, kam im Dezember vor den Zweitrat. Sie wurde vom Ständerat gemeinsam mit der inhaltlich sehr ähnlichen Motion Giezendanner (svp, AG; Mo. 17.3590) behandelt. Die KVF-SR hatte ihrem Rat die Annahme der Motion Graf-Litscher und die Ablehnung der Motion Giezendanner empfohlen. Die Kommissionsmehrheit lehnte die Motion Giezendanner ab, weil sie keinen Unterschied mache bezüglich der Schwere einer Verkehrsregelverletzung, für welche ein differenzierter Führerausweisentzug zu erwägen sei. Dies gehe eindeutig zu weit, erklärte die Kommission, man wolle «ausdrücklich nicht an den Grundpfeilern von Via sicura» rütteln. Eine Kommissionsminderheit Wicki (fdp, NW) beantragte hingegen auch die Annahme der Motion Giezendanner.
Bundesrätin Sommaruga schloss sich der Einschätzung der Kommission an und bat den Rat, sofern er bei Führerausweisentzügen stärker differenzieren wolle, die Motion Graf-Litscher anzunehmen und die Motion Giezendanner abzulehnen. Die Ratsmitglieder folgten dieser Empfehlung knapp: Die Motion Graf-Litscher wurde ohne Gegenstimmen angenommen und die Motion Giezendanner wurde mit 22 gegen 20 Stimmen (keine Enthaltungen) abgelehnt. [24]

MOTION
DATE: 12.06.2023
MARCO ACKERMANN

Mit der Revision der Verkehrszulassungsverordnung vom Juni 2022 setzte der Bundesrat die überwiesene Motion Graf-Litscher (sp, TG) betreffend **Verhinderung der doppelten Strafe für Berufsfahrerinnen und Berufsfahrer** um. Die Behörden können somit Fahrausweisentzüge bei Chauffeurinnen und Chauffeuren auf privater und beruflicher Ebene unterscheiden. Den Vorstoss schrieben National- und Ständerat im Sommer 2023 im Rahmen des Berichts des Bundesrates über Motionen und Postulate der eidgenössischen Räte im Jahr 2022 ab. [25]

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (BRG 21.080)

Trafic routier

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 17.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im November 2021 präsentierte der Bundesrat die Botschaft zu einer umfangreichen **Revision des Strassenverkehrsgesetzes**. Im Zentrum des Revisionspakets standen die Reduktion der Treibhausgasemissionen, neue Regelungen zu selbstfahrenden Autos sowie die Stärkung der Verkehrssicherheit. So sollte etwa das zulässige Gewicht und die zulässige Länge von **Fahrzeugen mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben** erhöht werden, um umweltfreundliche Technologien zu fördern, zumal diese häufig schwerer und länger sind als konventionelle Fahrzeuge. Angesichts der Digitalisierung im Strassenverkehr wollte der Bundesrat zudem das **automatisierte Fahren** ermöglichen. Hierzu sollte im SVG unter anderem festgelegt werden, unter welchen Bedingungen «führerlose Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem zugelassen werden können». Beim Thema Verkehrssicherheit schlug der Bundesrat vor, eine **Velohelmpflicht für Kinder bis 16 Jahren** einzuführen, um ihre Sicherheit bei einem Unfall zu erhöhen. Schliesslich sollte den zuständigen Behörden bei **Raserdelikten** mehr Ermessensspielraum eingeräumt werden, so sollte beispielsweise die Mindestdauer des Führerausweisentzugs von zwei auf ein Jahr gesenkt werden. Damit beantragte der Bundesrat die Entschärfung einiger Massnahmen, die mit dem Via-Sicura-Massnahmenpaket – in die auch Forderungen der zurückgezogenen Raser-Initiative aufgenommen worden waren –, eingeführt oder verschärft worden waren. Insgesamt wollte der Bundesrat mit der Vorlage sechs Motionen umsetzen und beantragte diese zur Abschreibung (Mo. 13.3572; Mo. 15.3574; Mo. 17.3049; Mo. 17.3191; Mo. 17.3632 sowie Mo. 17.4039). [26]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 09.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** beugte sich in der Frühjahressession 2022 als Erstrat über die umfassende **Revision des Strassenverkehrsgesetzes**. Die Debatte gliederte sich in drei Blöcke – erstens umweltfreundliche Technologien und automatisiertes Fahren, zweitens Anpassungen im Bereich Via sicura sowie drittens verschiedene kleinere Änderungen, quasi ein Varia-Block. Die Ziele der Revision bestanden gemäss Kommissionssprecher Philipp Matthias Bregy (mitte, VS) in der Förderung umweltfreundlicher Technologien in der Mobilität sowie in der Überprüfung der Verkehrssicherheit.
Im ersten Block waren die neuen Bestimmungen für umweltfreundliche Technologien unbestritten; für etwas mehr Gesprächsbedarf sorgten die **Regeln zum automatisierten Fahren**: Die Grünen hatten hierzu drei Minderheitsanträge eingereicht: Eine Minderheit Schlatter (gp, ZH) wollte das automatisierte Fahren nur auf Autobahnen und -strassen sowie auf Nebenstrassen mit wenig Langsamverkehr zulassen. Eine weitere Minderheit Schlatter wollte das Inverkehrbringen von automatisierten Lieferrobotern verbieten. Eine Minderheit Trede (gp, BE) wiederum vertrat die Ansicht, dass Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem und die Erkenntnisse daraus nicht nur zu dokumentieren seien, sondern auch von unabhängiger Forschung begleitet werden sollen. Die Forschenden sollten dabei insbesondere die Konsequenzen für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden untersuchen. Allerdings fand keiner dieser drei Anträge eine Mehrheit.
Der zweite Block zu den **Anpassungen von Via Sicura** gab in der grossen Kammer viel zu reden. Die Mehrheit des Rates war sich einig, dass den verantwortlichen Behörden und Gerichten bei Geschwindigkeitsübertretungen mehr Ermessensspielraum gewährt werden solle. Folglich wurde gegen den Widerstand der Grünen und Teilen der SP beschlossen, bei Raserdelikten die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr aus dem SVG zu streichen. Betreffend die Mindestentzugsdauer des Führerscheins bei Raserdelikten konnte sich ein Antrag Jauslin (fdp, AG), der demjenigen des Bundesrates entsprach, durchsetzen. Damit wurde die Mindestentzugsdauer von derzeit 24 Monate auf 12 Monate halbiert. Die Kommissionsmehrheit, welche 6 Monate gefordert hatte, sowie zwei links-grüne Minderheitsanträge, die sich für 18 respektive 24 Monate Mindestentzugsdauer ausgesprochen hatten, fanden folglich keine Mehrheit.
Im Rahmen des **dritten Blocks** wurde gegen den Willen des Bundesrates beschlossen, dass für fahrradfahrende Kinder bis 16 Jahre keine Helmpflicht gelten soll. Matthias Aebischer (sp, BE), Präsident von Pro Velo Schweiz, freute sich über diesen Entscheid, da das Ziel darin bestehen müsse, «dass möglichst viele Leute Velo fahren». Keine Mehrheit fanden zwei Minderheitsanträge Aebischer, wonach Fahrräder nur mit einem Mindestabstand von 1.5 Metern und im Kreisverkehr überhaupt nicht hätten überholt

werden dürfen. Zudem beschloss der Nationalrat gegen den Willen der geschlossen stimmenden SP- und Grünen-Fraktionen sowie einzelner GLP- und Mitte-Mitglieder, dass neu auch motorisierte Zweiräder auf dem Trottoir abgestellt werden dürfen, sofern den zu Fuss Gehenden noch genügend Platz bleibt. Schliesslich beschloss die grosse Kammer, dass Rundstreckenrennen von Motorfahrzeugen in Zukunft grundsätzlich erlaubt werden sollen, aber der Bewilligung des jeweiligen Standortkantons bedürfen.
In der **Gesamtabstimmung** wurde die Vorlage mit 156 zu 28 Stimmen deutlich angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden GP-Fraktion. Marionna Schlatter hatte schon in ihrem Eintretensvotum darauf hingewiesen, dass die Grünen die Vorlage ablehnen würden, falls nicht noch Verbesserungen vorgenommen würden. Die Vorlage würde ansonsten dazu führen, dass «die Verantwortung für die Sicherheit an die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer» abgeschoben werde. [27]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 31.05.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** setzte sich in der Sommersession 2022 als Zweitrat mit der umfassenden **Revision des Strassenverkehrsgesetzes** auseinander.
Viel zu reden gaben in der kleinen Kammer der so genannte Raserartikel sowie die Durchführung von Rundstreckenrennen. Die kleine Kammer schloss sich aber in allen strittigen Punkten dem Nationalrat an; Minderheitsanträge von Mathias Zopfi (gp, GL) zum Raserartikel und zu den Rundstreckenrennen und von Hansjörg Knecht (svp, AG) zum Raserartikel blieben chancenlos. Letztlich schuf die kleine Kammer lediglich zwei kleinere Differenzen zum Nationalrat: Zum einen strich die kleine Kammer einen Absatz, der es erlaubt hätte, Fahrräder und andere Zweiräder auf dem Trottoir abzustellen, falls den Fussgängerinnen und Fussgängern noch genügend Platz zum Passieren bleibt. Zum anderen wollte der Ständerat an der Regelung festhalten, dass Personen, die öffentlich vor Strassenverkehrskontrollen warnen, gebüsst werden können.
In der Gesamtabstimmung sprach sich die kleine Kammer einstimmig für die Annahme des Entwurfs aus. [28]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 13.09.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat befasste sich in der Herbstsession 2022 erneut mit der **Revision des Strassenverkehrsgesetzes**. Wie Kommissionssprecher Bregy (mitte, VS) ausführte, hatte die KVF-NR im Juni 2022 zu den Artikeln, die den Rasertatbestand betreffen, einen Rückkommensantrag gestellt, dem ihre Schwesterkommission zugestimmt hatte. Die nationalrätliche Kommission schlug nun vor, beim Führerausweisentzug wieder zum geltenden Recht zurückzukehren. Dies bedeute, dass bei einem Raserdelikt weiterhin eine Mindestentzugsdauer von zwei Jahren vorgesehen wäre. Eine mildere Bestrafung solle aber möglich sein, wenn die Strafe auch nach Artikel 90 – der die Länge der Freiheitsstrafe betrifft – unterschritten werde. Bei ebendiesem Artikel 90 forderte die KVF-NR ebenfalls zum geltenden Recht zurückzuschwenken, was einem Freiheitsentzug von einem bis vier Jahren entspricht. Hierbei sollen Unterschreitungen der Mindeststrafe möglich sein, wenn ein Strafmilderungsgrund nach Artikel 48 StGB – also zum Beispiel achtenswerte Beweggründe oder schwere Drohung – besteht oder wenn die betreffende Person bezüglich Verkehrsdelikten noch keinen Eintrag im Strafregister hat. Man habe versucht, an den Regeln des geltenden Rechts festzuhalten und gleichzeitig den Gerichten einen notwendigen Ermessensspielraum zu geben, hielt Bregy fest.
In der Debatte stellte Jean-Luc Addor (svp, VS) die rhetorische Frage, ob es wichtiger sei, ein Referendum durch eine «extremistische Organisation» («organisation extrémiste») zu verhindern oder die Interessen der Verkehrsteilnehmenden zu vertreten, die «Opfer der Auswüchse von Via sicura» («victimes des excès de Via sicura») geworden seien. Er nahm damit Bezug auf die Stiftung Roadcross, die sich für Opfer des Strassenverkehrs einsetzt und die für den Fall, dass die Strafen für Raser gelockert werden sollten, mit dem Referendum gedroht hatte. Der Nationalrat nahm die Vorschläge seiner Kommission schliesslich stillschweigend an. Damit wurden zwei grosse Differenzen zum Ständerat geschaffen, kleinere Differenzen konnten jedoch ausgeräumt werden. [29]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 28.11.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beugte sich in der Wintersession 2022 über die **Differenzen in der Revision des Strassenverkehrsgesetzes**, welche vom Nationalrat aufgrund eines Rückkommensantrags geschaffen worden waren. Die Mehrheit der KVF-SR stimmte der vom Nationalrat ausgearbeiteten Formulierung bezüglich der Raserdelikte im Grundsatz zu, wollte aber noch die entsprechenden Vorbehalte der Schweizerischen Staatsanwälte-Konferenz berücksichtigen und hatte daher den Wortlaut zu den Raserbestimmungen präzisiert, wie Kommissionssprecher Thierry Burkart (fpd, AG) im Plenum ausführte. Dadurch sollten mögliche Rechtsunsicherheiten verhindert werden. Burkart wies auch darauf hin, dass die Stiftung Road Cross erklärt habe, auf ein Referendum zu verzichten, wenn das Parlament den vorgeschlagenen Änderungen zu den Raserbestimmungen zustimme. Die kleine Kammer nahm die angepassten Formulierungen zum Führerscheinentzug sodann stillschweigend an.
Bei den Bestimmungen zum Freiheitsentzug lag ein Minderheitsantrag Rieder (mitte, VS) vor. Der Walliser Ständerat setzte sich dafür ein, dass die kleine Kammer hierbei wieder auf die Version des Bundesrates umschwenkt, wodurch die Mindestfreiheitsstrafe wieder ganz wegfallen würde. Die Kommissionsmehrheit hatte indes neu vorgeschlagen, dass die Mindeststrafe bei einem Strafmilderungsgrund nach Art. 48 StGB – also zum Beispiel bei Handlungen aus achtenswerten Beweggründen – unterschritten werden dürfe. Rieder argumentierte, dass die Räte im Rahmen der Vorlage über die Harmonisierung der Strafrahmen beschlossen hatten, bei Raserdelikten keine Mindesthaftdauer von einem Jahr festzulegen. Die Beurteilung eines konkreten Falles solle den Richterinnen und Richtern obliegen und nicht standardmässig durch die Staatsanwaltschaft geregelt werden, so Rieder. In der Zwischenzeit empfahl jedoch Verkehrsministerin Sommaruga im Namen des Bundesrates ebenfalls, der Kommissionsmehrheit und nicht mehr der ursprünglichen Version des Bundesrates zu folgen, zumal die nun vorgeschlagene Formulierung materiell auch dem Entscheid des Nationalrates entspreche. In der Folge votierten 29 Mitglieder des Ständerates für den Antrag der Kommissionsmehrheit, 14 für die Minderheit Rieder. Somit wird sich erneut der Nationalrat mit der Gesetzesänderung befassen müssen. [30]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 17.03.2023
MARCO ACKERMANN

In der Frühjahrssession 2023 räumte der **Nationalrat die letzten Differenzen in der Revision des Strassenverkehrsgesetzes** aus und folgte dem Ständerat bei den sogenannten **Raserbestimmungen** stillschweigend. Diese betrafen einerseits den Führerausweisentzug und andererseits die Mindeststrafe. Der geltende Führerausweisentzug von zwei Jahren durch die Behörden bei einem Raserdelikt darf demnach nur dann unterschritten werden, wenn gleichzeitig auch die grundsätzliche Mindeststrafe von einem Jahr Geld- oder Freiheitsstrafe durch die Gerichte aufgrund von achtenswerten sowie entschuldbaren Beweggründen oder im Falle von Ersttäterinnen oder -tätern reduziert wird. Als Ersttäterinnen oder -täter gelten dabei Personen, welche innerhalb der zehn Jahre vor dem Delikt nicht wegen eines anderen ähnlichen Vergehens im Strassenverkehr verurteilt worden sind. Wie Kommissionssprecher Matthias Bregy (mitte, VS) im Rat erläuterte, könne dank der Anpassung die übermässige Sanktionierung von schnell fahrenden Personen – beispielsweise bei einer Fahrt ins Spital mit einer schwangeren Frau – durch die Gerichte angemessen modifiziert werden. Die von der Interessenverbindung Roadcross generell geforderte Mindeststrafe von einem Jahr werde damit aber nicht angetastet. Die Stiftung liess in einer Medienmitteilung verlauten, dass dank dem «verantwortungsvollen Entscheid» des Parlaments auf ein Referendum verzichtet werde, was im Rat auch den neuen Verkehrsminister Albert Rösti freute. Roadcross werde aber die Gerichte im Auge behalten und im Falle von «laschen Urteilen» mit politischen Vorstössen reagieren, schrieb die Stiftung weiter.

In der **Schlussabstimmung** in derselben Session nahm der Nationalrat das revidierte Strassenverkehrsgesetz mit 163 zu 9 Stimmen bei 25 Enthaltungen an. Sämtliche Gegenstimmen und der grösste Teil der Enthaltungen stammten dabei aus der Fraktion der Grünen. Der Ständerat gab der Revision mit 39 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung ebenfalls grünes Licht. [31]

1) Presse du 18.12.04; DETEC, communiqué de presse, 16.1, 10.8 et 17.12.04.
2) Presse du 24.11.05.
3) BZ, 6.11.07; Bund, 28.11.07.
4) Presse du 6.11.08.
5) Bund, 13.3.09 (BE); NZZ, 16.3.09; BaZ, 18.3.09 (BL); NZZ, 16.9.09 (AG et SO).
6) FF, 2010, p. 7703 ss.

7) AB SR, 2010, S. 661 ff.; AB NR, 2011, S. 2118 ff. und 2142 ff.; Presse vom 17.6. 11; NLZ, 12.11.11; Presse vom 19.12.11; BZ, 20.12.11; TA 21.12.11.
8) Medienmitteilung ASTRA, 14.11.; AB NR, 2012, S. 1238; AB SR, 2012, S. 639; BBl 2012, S. 9227.
9) Presse du 2.12.08.
10) TG, 13.1.09; AZ, 21.3.09; BaZ, 23.12.09.
11) FF, 2010, p. 2409 ss.; AZ et BaZ, 17.4.10; Blick, 26 et 27.4.10; presse des 27 et 28.4.10.
12) AB SR, 2016, S. 406 ff.
13) Bericht BR
14) BBl, 2018, S. 2253 ff.
15) AB NR, 2015, S. 2217 f.; AB SR, 2016, S. 406 ff.; Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR; LMD, NZZ, 9.6.16
16) AB NR, 2016, S. 1475 f.
17) AB SR, 2018, S. 277 f.; Bericht der KVF-SR vom 9.4.18
18) Medienmitteilung KVF-NR
19) Medienmitteilung KVF-SR vom 10.04.18
20) AB SR, 2017, S. 932 f.; NZZ, 12.12.17; TG, WoZ, 14.12.17
21) AB NR, 2018, S. 54 ff.; TG, 27.2.18; LMD, 28.2.18
22) AB NR, 2019, S. 840 f.
23) AB NR, 2019, S. 837
24) AB SR, 2019, S. 1076 f.
25) AS 2022 407; BBl 2023 870 (S. 60 f.)
26) BBl 2021, 3026
27) AB NR, 2022, S. 288 ff.
28) AB SR, 2022, S. 283 ff.
29) AB NR, 2022, S. 1383 f.; Blick, 29.6.22
30) AB SR, 2022, S. 1058 ff.
31) AB NR, 2023, S. 657; AB NR, 2023, S. 72 ff.; AB SR, 2023, S. 277; BBl 2023 791; Medienmitteilung KVF-NR vom 17.1.23; Medienmitteilung Roadcross vom 17.3.23