



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Der Bundesrat

Bern, den 31. März 2021

Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz

**Bericht des Bundesrats
in Erfüllung des Postulates 19.4113 Aebischer
vom 24. September 2019**

Zusammenfassung

Das Postulat 19.4113 Aebischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz» verlangt, dass der Bundesrat die Bestimmungen zur Höhe der Strafen sowie zur Strafbarkeit der Führerinnen und Führer von Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugen unter Einbezug der relevanten Stakeholder evaluiert. Gestützt auf die Ergebnisse der Evaluation soll er Rechtsanpassungen vorschlagen, damit die Führerinnen und Führer von Blaulichtorganisationen bei der Verletzung von Strassenverkehrsregeln im Notfalleinsatz künftig stärker von Straferleichterungen oder sogar Strafbefreiung profitieren können.

Zur Evaluation der rechtlichen Situation hat das Bundesamt für Strassen ASTRA durch den Strafrechts-experten Prof. Dr. Wolfgang Wohlers ein Gutachten erstellen lassen. Dieses hält fest, dass die bestehenden gesetzlichen Grundlagen genügten, damit verhältnismässige Verkehrsregelverletzungen von Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen im Notfalleinsatz nicht bestraft würden und auch kein Führerausweisentzug erfolge. Befingen diese Fahrzeuglenkenden unverhältnismässige Verkehrsregelverletzungen, könne die Strafbehörde die Strafe mildern und die Administrativbehörde diesfalls die Mindestdauer des Führerausweiszugs unterschreiten. Die Gerichte hielten sich bei der Sanktionierung von unverhältnismässigen Verkehrsdelikten, die auf dringlichen Dienstfahrten begangen wurden, stets im unteren Bereich des Strafrahmens. Von der Möglichkeit einer Unterschreitung der Mindeststrafe beim «Rasertatbestand» hätten sie hingegen soweit ersichtlich keinen Gebrauch gemacht. Der Gutachter erblickt daher einen gewissen Handlungsbedarf in Bezug auf diesen Tatbestand.

Dieser Handlungsbedarf soll im Rahmen der aktuellen Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) abgedeckt werden. Gemäss Vernehmlassungsvorschlag soll bei einer besonders krassen Geschwindigkeitsüberschreitung nicht mehr automatisch ein Raserdelikt vorliegen, sondern die Gerichte sollen den konkreten Einzelfall beurteilen können. Wurde die Tat fahrlässig begangen oder bestand kein hohes Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern, soll der Rasertatbestand keine Anwendung finden. Zudem soll es bei erfülltem Rasertatbestand keine Mindestfreiheitsstrafe mehr geben. Somit können die Strafbehörden künftig auch nur eine Geldstrafe aussprechen. Die Mindestdauer des Führerausweiszugs bei Ersttäterinnen und Ersttätern soll von 24 auf 6 Monate gesenkt werden.

Die relevanten Stakeholder im Sinne des Postulats (Blaulichtorganisationen) unterstützen die Aussagen des Gutachtens weitgehend. Ebenso begrüssen sie im Zusammenhang mit den dringlichen Einsatzfahrten auch die vorgeschlagene Anpassung des «Rasertatbestandes» ausdrücklich. Sie bringen aber zusätzliche Forderungen ein. Einerseits soll die heutige Möglichkeit, die Strafe zu mildern, wenn die Fahrzeuglenkenden die erforderliche Sorgfalt nicht aufgebracht haben, zu einer Pflicht des Richters werden. Anderseits soll bei der Beurteilung von Geschwindigkeitsüberschreitungen bloss die Differenz zu jener Geschwindigkeit berücksichtigt werden, die für den Einsatz aus Sicht des Fahrzeugführenden zum Zeitpunkt der Geschwindigkeitsüberschreitung angemessen gewesen wäre.

Der Bundesrat verweist auf die überwiesene Motion 17.3520 Graf-Litscher. Diese verlangt, dass die kantonale Behörde Berufsfahrerinnen und Berufsfahrern unter gewissen Voraussetzungen erlauben kann, während eines Ausweiszugs trotzdem Fahrten zur Berufsausübung durchzuführen. Es soll also den kantonalen Behörden die Kompetenz eingeräumt werden, zum Beispiel einer Polizistin oder einem Polizisten zu erlauben, trotz entzogenen Führerausweises weiterhin das Patrouillenfahrzeug zu führen. Der Bundesrat wird im Jahr 2021 einen entsprechenden Rechtsänderungsvorschlag im Rahmen einer Vernehmlassung zur Diskussion stellen.

Der Bundesrat ist zudem bereit, im Rahmen der laufenden Teilrevision des SVG die von den Stakeholdern geforderte Gesetzessänderung vorzuschlagen, wonach es bei der Beurteilung von unverhältnismässigen Verkehrsregelverletzungen, die auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrt begangen wurden, immer zu einer Strafmilderung durch die Strafbehörden kommen muss. Damit soll die besondere Situation bei Blaulichtfahrten berücksichtigt werden. Bei diesen Verkehrsregelverletzungen darf somit immer auch die Mindestdauer des Führerausweisentzugs unterschritten werden.

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass mit diesen Änderungen die berechtigten Anliegen der Blaulichtorganisationen in einem ausreichenden Mass berücksichtigt werden.

Bei sehr schweren Geschwindigkeitsüberschreitungen ist es praktisch unmöglich, die Gefahr eines tödlichen Unfalls durch einen Zeitgewinn von wenigen Augenblicken zu rechtfertigen. Dies selbst dann, wenn das gefährdete Gut, das durch die Blaulichtorganisationen geschützt werden soll, ebenso wertvoll ist wie das Leben oder die körperliche Unversehrtheit anderer Verkehrsteilnehmenden. Wenn in solchen Fällen bei der richterlichen Beurteilung blass die Differenz zu jener Geschwindigkeit berücksichtigt werden dürfte, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre, könnte der Unrechtsgehalt eines unverhältnismässigen Handelns nicht mehr angemessen gewichtet werden. So wäre es denkbar, dass künftig ein unverhältnismässiges Raserdelikt auf einer Blaulichtfahrt lediglich mit einer Ordnungsbusse sanktioniert würde, während Privatpersonen für ein Raserdelikt eine Freiheitsstrafe droht. Das Ziel, die besondere Situation auf dringlichen Einsatzfahrten bei der Strafbarkeit der Fahrzeuglenkenden stets zu berücksichtigen, würde weit übertroffen. Es müsste von einer Privilegierung von Fahrzeugführenden auf dringlichen Einsatzfahrten gegenüber privaten Bürgerinnen und Bürgern gesprochen werden, die nicht überzeugend begründet werden kann.

Bevor der Bundesrat diese von den Stakeholdern geforderte weitgehende Privilegierung und Beschränkung des richterlichen Ermessens prüft, will er zuerst evaluieren, wie die Anpassung des Rasertatbestandes der laufenden SVG-Revision, die im vorliegenden Bericht neu vorgeschlagene Strafmilderungspflicht des Gerichts sowie die Umsetzung der Motion 17.3520 Graf-Litscher «Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen!» wirken.

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	1
1.1 Postulat 19.4113 Aebrischer	1
1.2 Parlamentarische Initiative 19.416 Lüscher	1
1.3 Vorgehensweise bei der Auftragserfüllung	1
2. Gutachterliche Erkenntnisse	1
2.1 Auftrag	1
2.2 Inhalt des Gutachtens	1
2.3 Postulat Aebrischer	2
2.4 Parlamentarische Initiative Lüscher	3
2.5 Fazit des Gutachtens	3
3. Geschäfte mit einem engen Zusammenhang zum Postulat Aebrischer	4
3.1 Weitere Vorstösse mit gleicher Stossrichtung	4
3.1.1 Motion 17.3520 Graf-Litscher «Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrer-innen!».....	4
3.1.2 Motionen 19.4067 Feller und 19.4068 Rochat «Anpassungen bei Via sicura. Die Blaulichtorganisationen sollen unter Bedingungen arbeiten können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben erlauben, auch bei Tempolimit 30»	4
3.2 In Aussicht genommene Rechtsänderungen	4
3.2.1 Revision des «Rasertatbestandes»	4
3.2.2 Umsetzung der Motion 17.3520 Graf-Litscher	5
4. Prüfung des weitergehenden Handlungsbedarfs durch das ASTRA	5
4.1 Diskussionsvorschlag für Artikel 100 Ziffer 4 SVG	5
4.1.1 Pflicht zur Strafmilderung	5
4.1.2 Änderung des Massstabs zur Beurteilung der Geschwindigkeitsüberschreitungen	6
4.1.3 Änderung von Artikel 100 Ziffer 4 SVG zur Umsetzung der Anpassungsmöglichkeiten gemäss 4.1.1 und 4.1.2.....	6
4.2 Massgeblicher Sachverhalt für Rechtfertigung – kein Handlungsbedarf	7
4.3 Keine weitergehende Strafbefreiung	7
4.4 Führerausweisentzug	7
5. Stellungnahmen der Stakeholder	8
5.1 Breite Zustimmung	8
5.2 Konkrete Vorschläge für Anpassung von Artikel 100 SVG	9
6. Haltung des Bundesrats	9

1. Ausgangslage

1.1 Postulat 19.4113 Aebischer

Mit dem Postulat «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz» hat das Parlament den Bundesrat beauftragt, die Bestimmungen zur Höhe der Strafen sowie zur Strafbarkeit der Führerinnen und Führer von Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugen zu evaluieren. In der Evaluation sollten die relevanten Stakeholder einbezogen werden, insbesondere die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren und die Personalverbände der Blaulichtorganisationen. Basierend auf der Evaluation soll der Bundesrat Empfehlungen für eine Anpassung der gesetzlichen Bestimmungen unterbreiten.

1.2 Parlamentarische Initiative 19.416 Lüscher

In direktem Zusammenhang mit dem Postulat Aebischer steht die Parlamentarische Initiative 19.416 Lüscher «Bessere Würdigung der Umstände, die Führerinnen und Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen Dienstfahrten berücksichtigen mussten». Sie schlägt vor, Artikel 100 Ziffer 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) anzupassen: Die Führerin oder der Führer eines Dienstfahrzeugs soll strafbefreit sein, wenn sie oder er im Notfalleinsatz Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr missachtete und diese Missachtung angesichts der Umstände verhältnismässig war. War das Verhalten unverhältnismässig, so sollen sich die Fahrzeuglenkenden jedoch strafbar machen. Zur Beurteilung der Sorgfalt, die nach den Umständen erforderlich war, sei zu berücksichtigen, welche Tatsachen den Fahrzeuglenkenden bekannt waren und welche Einschätzung dieser Tatsachen ihnen im Moment ihres Handelns möglich war. War eine Missachtung von Verkehrsregeln unverhältnismässig, so soll der Richter die auferlegte Strafe nach freiem Ermessen mildern und die Führerin oder den Führer sogar ganz von der Strafe befreien, wenn die Erfüllung der Aufgabe im öffentlichen Interesse lag.

Auch bezüglich der Administrativmassnahmen fordert die Initiative Erleichterungen: Neu soll die Mindestdauer eines Lernfahr- oder Führerausweisentzuges unterschritten werden dürfen, auch wenn die Strafe nicht gemildert wird. Weiter soll Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen der Führerausweis nie entzogen werden wegen Verkehrsdelikten, die während einer dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrt begangen worden sind. Wie das Postulat zielt die Parlamentarische Initiative somit auf eine Milderung der Strafen bzw. sogar auf eine Strafbefreiung für die Führerinnen und Führer von Einsatzfahrzeugen ab.

1.3 Vorgehensweise bei der Auftragserfüllung

Zur Erstellung des vom Postulat geforderten Berichts waren verschiedene rechtliche Abklärungen nötig. Für ein entsprechendes Gutachten konnte Professor Dr. Wolfgang Wohlers, Professor für Strafrecht an der Juristischen Fakultät der Universität Basel, verpflichtet werden. Im vorliegenden Bericht werden die Erkenntnisse aus diesem Gutachten zusammengefasst, die Haltung der Stakeholder wiedergegeben und der gesetzgeberische Handlungsbedarf abgeschätzt.

2. Gutachterliche Erkenntnisse

2.1 Auftrag

Der Auftrag für das Gutachten bestand darin, einen Überblick über die heutige rechtliche Situation zu geben und diese, mit Blick auf die Begründung des Postulats, wie gefordert zu evaluieren. Insbesondere sollte das Gutachten auch Empfehlungen zur Anpassung der rechtlichen Bestimmungen im Sinne der beiden Vorstösse Aebischer und Lüscher enthalten. Dies vor dem Hintergrund der Frage, wie weit eine Milderung von Strafen (bis hin zur Strafbefreiung) im Falle dringlicher Diensttaten ausfallen darf, um noch verhältnismässig zum Strafbedürfnis zu sein und die Funktion der Bestrafung noch zu erfüllen.

2.2 Inhalt des Gutachtens

Das Gutachten skizziert das bestehende Dilemma der Führerinnen und Führer von Einsatzfahrzeugen. Diese müssen einerseits im Interesse der Strassenverkehrssicherheit die Vorschriften des Strassenverkehrsrechts einhalten, andererseits aber bei Notfalleinsätzen möglichst schnell vor Ort sein. Sie nehmen deswegen Sonderrechte in Anspruch und halten Geschwindigkeitsvorschriften nicht ein. Das Problem

verschärft sich dadurch, dass eine besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im derzeit geltenden Recht als Raserdelikt und damit als Verbrechen eingestuft und mit einer Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren bestraft wird (Artikel 90 Absätze 3 und 4 SVG).

Das Gutachten analysiert mit Blick auf das Postulat Aebischer und die Parlamentarische Initiative Lüscher zunächst die Frage, unter welchen Voraussetzungen die Begehung von Verkehrsdelikten durch Führerinnen und Führer von Dienstfahrzeugen im Notfalleinsatz nach geltendem Recht als verhältnismässig anzusehen ist. Dazu wird die einschlägige Rechtsprechung analysiert und die Frage diskutiert, ob sich diesbezüglich ein Reformbedarf ergibt.

In einem zweiten Schritt geht das Gutachten der Frage nach, welche Konsequenzen sich für die Fahrzeuggelenkerin oder den Fahrzeuggelenker ergeben, falls die Verkehrsregelverletzung nicht verhältnismässig war. Dabei wird zwischen der Bestrafung im eigentlichen Sinne und der Administrativmassnahme des Führerausweisentzugs differenziert. Auch hier wird nach einer Analyse der einschlägigen Rechtsprechung ein etwaiger Reformbedarf diskutiert.

Zuletzt zieht das Gutachten aus den gemachten Analysen die relevanten Schlussfolgerungen.

2.3 Postulat Aebischer

Gemäss Gutachten hat die Evaluation der bestehenden Rechtsgrundlagen ergeben, dass Verkehrsdelikte von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz über Artikel 100 Ziffer 4 SVG und Artikel 14 bzw. 17 des Strafgesetzbuches vom 21. Dezember 1937 (StGB, SR 311.0) sowie über die Wahrnehmung berechtigter Interessen gerechtfertigt werden und straffrei bleiben können.

Das Gutachten hält fest, das entscheidende Kriterium bei allen in Betracht kommenden Rechtfertigungsgründen sei die Wahrung der Verhältnismässigkeit. Einfache und grobe Verkehrsverletzungen seien gerechtfertigt, wenn die Führerin oder der Führer des Dienstfahrzeugs die nach den Umständen gebotene Sorgfalt beachtet habe. Eine Bestrafung erfolge nur dann, wenn die Rechtfertigung entfalle, weil unverhältnismässige Gefahren geschaffen wurden. Dies sei dann der Fall, wenn durch den Blaulichteinsatz konkrete Gefahren für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer begründet würden, wenn die Dienstfahrt sich als eine «Raserfahrt» im Sinne von Artikel 90 Absatz 3 i.V.m. Absatz 4 SVG darstelle oder aus anderen Gründen als unverhältnismässig erweise.

Scheide eine Rechtfertigung aus, so komme auch bei unverhältnismässigen Verkehrsregelverletzungen eine Strafmilderung in Betracht, die dem Gericht eine Unterschreitung etwaiger Mindeststrafen sowie den Wechsel auf eine Strafart ermögliche, die im Straftatbestand gar nicht vorgesehen sei. Konkret könne dann sogar ein Raserdelikt mit einer Geldstrafe oder gar einer Busse geahndet werden (Artikel 100 Ziffer 4 SVG i.V.m. Artikel 48a StGB). Die bestehenden gesetzlichen Grundlagen seien somit grundsätzlich genügend, um der speziellen Situation von Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen Rechnung zu tragen.

Hinsichtlich der Rechtsprechung führt das Gutachten aus, dass die Gerichte in der Praxis für unverhältnismässige grobe Verkehrsregelverletzungen im Rahmen von Blaulichteinsätzen bedingte Geldstrafen verhängten, die mit einer Verbindungsbusse kombiniert würden. Bei den Delikten, die als unverhältnismässige qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzungen (Raserdelikte) eingeordnet würden, seien bedingte Freiheitsstrafen am unteren Rand des Regelstrafrahmens verhängt worden. Auf Grundlage der drei im Rechtsgutachten analysierten Bundesgerichtsentscheide, in denen es um die Frage einer Strafmilderung nach Artikel 100 Ziffer 4 SVG für Raserdelikte geht, wurde jedoch von der Möglichkeit einer Unterschreitung der Mindeststrafe bisher weder bei groben Verkehrsregelverletzungen noch bei Raserdelikten Gebrauch gemacht.

Publizierte Rechtsprechung dazu, wie lange den betroffenen Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen der Führerausweis entzogen worden ist, sei soweit ersichtlich nicht vorhanden. Nach geltendem Recht entfalle ein Führerausweisentzug, wenn das im Rahmen einer Dienstfahrt begangene Verkehrsdelikt verhältnismässig war. Liege dagegen eine unverhältnismässige Verkehrsregelverletzung vor, so habe ein Führerausweisentzug zu erfolgen. Dabei dürfe die Mindestentzugsdauer unterschritten werden, wenn das Strafgericht von der Möglichkeit einer Strafmilderung nach Artikel 100 Ziffer 4 SVG Gebrauch gemacht habe. Die Reduktion der Dauer des Führerausweisentzugs sei somit abhängig von der Milderung der Strafe.

2.4 Parlamentarische Initiative Lüscher

Die Initiative fordert zunächst, es sei auf der Basis des Erkenntnisstandes des Täters zum Zeitpunkt, in dem er handeln musste, zu beurteilen, ob ein Rechtfertigungsgrund nach Artikel 100 Ziffer 4 SVG vorlag. Dies entspricht gemäss dem Gutachten bereits dem geltenden Recht.

Ebenfalls geltendes Recht stelle die Forderung der Initiative dar, dass der Richter die Strafe nach freiem Ermessen mildern könne, wenn eine Rechtfertigung nach Artikel 100 Ziffer 4 SVG nicht in Betracht komme, weil die Führerin oder der Führer des Dienstfahrzeuges nicht die nach den Umständen erforderliche Vorsicht hat walten lassen.

Eine Änderung gegenüber dem geltenden Recht ergebe sich gemäss Gutachten aus dem Vorschlag, gänzlich von einer Strafe abzusehen, wenn die Blaulichtfahrt im öffentlichen Interesse lag, insbesondere im Fall von Festnahmen von Tätern bei Delikten gegen Leib und Leben (z.B. Mord, Körperverletzung) oder bei Vermögensdelikten. Diese Strafbefreiung käme aber nur zur Anwendung, wenn die Führerin oder der Führer eines Dienstfahrzeugs unverhältnismässige Risiken für andere Verkehrsteilnehmende in Kauf genommen habe. Dass in einer derartigen Situation ein Absehen von einer Strafe in Frage kommen soll, erscheine eher fernliegend. Dies insbesondere auch deshalb, weil es ja nicht darum gehe, die Fälle zu erfassen, in denen sich die Situation nachträglich anders darstellt als in dem Zeitpunkt, als der Beamte handeln musste. Für die Beurteilung komme es stets darauf an, wie sich die Situation für den Beamten dargestellt habe, und nicht darauf, wie sie sich im Zeitpunkt der Entscheidung des Strafgerichts darstelle.

Eine weitere Änderung gegenüber dem geltenden Recht ergebe sich daraus, dass durch die vorgeschlagene Streichung von Artikel 16 Absatz 3 Satz 2 SVG die verbindlichen Mindestentzugsdauern für alle Fahrzeugführerinnen und -führer entfallen würden und nicht nur für die Führerinnen und Führer von Dienstfahrzeugen. Dies würde auf eine grundlegende Umgestaltung des Kaskadensystems des Warnungsentzuges hinauslaufen. Dies sei aber gar nicht erforderlich, um eine Lösung für die Situation von Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen zu finden. Für diese könne die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bereits nach geltendem Recht unterschritten werden, wenn die Strafe für eine Verkehrsregelverletzung gemildert wurde (Artikel 16 Absatz 3 Satz 2 und 100 Ziffer 4 SVG).

Über den vorgeschlagenen Artikel 100 Ziffer 4 SVG würde der Warnungsentzug bei Verkehrsdelikten im Rahmen von dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten generell wegfallen – und dies bei allen Verkehrsdelikten, also z.B. auch bei einer Raserfahrt oder bei einer groben Verkehrsregelverletzung, durch die andere Personen unter Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit konkret an Leib und Leben gefährdet worden sind.

2.5 Fazit des Gutachtens

Nach geltendem Recht werden verhältnismässige Verkehrsregelverletzungen von Führerinnen und Führer von Dienstfahrzeugen im Notfalleinsatz nicht bestraft und es erfolgt auch kein Führerausweisentzug (Artikel 100 Ziffer 4 SVG). Begehen diese Führerinnen und Führer unverhältnismässige Verkehrsregelverletzungen, kann die Strafbehörde die Strafe mildern und die Administrativbehörde die Mindestdauer des Führerausweisentzugs unterschreiten. Die Gerichte halten sich bei der Sanktionierung von Verkehrsdelikten, die im Rahmen von Notfallfahrten begangen wurden, stets im unteren Bereich des Strafrahmens. Problematisch stellen sich die Fälle dar, in denen im Rahmen von Dienstfahrten qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzungen im Sinne von Artikel 90 Absatz 3 i.V.m. Absatz 4 SVG (Raserdelikte) begangen werden. Die Gerichte verhängen bedingte Freiheitsstrafen am unteren Rand des Strafrahmens, machen aber bisher nicht von der Möglichkeit Gebrauch, diesen für Raserdelikte zu unterschreiten. Hierin kann ein Argument dafür gesehen werden, den Straftatbestand des Artikels 90 Absatz 3 i.V.m. Absatz 4 SVG zu reformieren.

Ein weitergehender gesetzlicher Anpassungsbedarf ergäbe sich nur, wenn die Privilegierung von Führerinnen und Führer von Blaulichtfahrzeugen so weit gehen soll, dass auch dann keine Sanktionierung erfolgt, wenn durch die unverhältnismässige Fahrt andere Verkehrsteilnehmenden konkret gefährdet werden.

3. Geschäfte mit einem engen Zusammenhang zum Postulat Aebischer

3.1 Weitere Vorstösse mit gleicher Stossrichtung

Nebst dem Postulat Aebischer und der parlamentarischen Initiative Lüscher wurden in den letzten Jahren noch weitere Vorstösse eingereicht, die ebenfalls straf- und administrativrechtliche Erleichterungen für die Fahrerinnen und Fahrer von Blaulichtorganisationen fordern. Diese werden aufgrund des Sachzusammenhangs im vorliegenden Bericht mitbehandelt.

3.1.1 Motion 17.3520 Graf-Litscher «Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen!»

Die überwiesene Motion 17.3520 Graf-Litscher verlangt, dass die kantonale Behörde Berufsfahrerinnen und Berufsfahrern Fahrten zur Berufsausübung während eines Ausweisentzugs erlauben kann. Damit soll beim Ausweisentzug stärker zwischen privater und beruflicher Ebene unterschieden werden. Personen, die berufsmässig Fahrzeuge führen, droht neben dem Entzug des Führerausweises oft auch noch der Verlust des Arbeitsplatzes. Dieses Risiko soll gemildert werden, damit alle Betroffenen eine vergleichbare Auswirkung eines Führerausweisentzuges verspüren.

Das Vernehmlassungsverfahren zur Umsetzung der Motion soll im Jahr 2021 durchgeführt werden.

3.1.2 Motionen 19.4067 Feller und 19.4068 Rochat «Anpassungen bei Via sicura. Die Blaulichtorganisationen sollen unter Bedingungen arbeiten können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben erlauben, auch bei Tempolimit 30»

Mit den beiden gleichlautenden Motionen soll der Bundesrat beauftragt werden, das Verkehrssicherheitsprogramm «Via sicura» so anzupassen, dass die Blaulichtorganisationen im Einsatz unter Bedingungen arbeiten können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben erlauben, dies auch bei Tempolimit 30. Dies vor dem Hintergrund, dass der Kanton Waadt und die Stadt Lausanne angekündigt hatten, die Höchstgeschwindigkeit in der Nacht auf bestimmten Strassen auf 30 Stundenkilometer zu reduzieren, um den Verkehrslärm abzuschwächen.

Der Bundesrat erkennt einerseits den Interessenkonflikt zwischen einer raschen Auftragserfüllung und dem Einhalten der Verkehrsregeln. Andererseits erachtet er die mit diesen Motionen geforderte erhebliche Ausdehnung der Strafbefreiung für Blaulichtdienste ohne vertiefte Prüfung als ein zu grosses Risiko.

Er hat daher die Ablehnung der beiden Motionen beantragt und dabei in Aussicht gestellt, deren Forderungen im vorliegenden Bericht zu berücksichtigen.

3.2 In Aussicht genommene Rechtsänderungen

Mit den nachfolgenden Rechtsänderungen, die bereits in Aussicht genommen sind, werden Anliegen berücksichtigt, die sich aus dem Postulat Aebischer und den obgenannten Vorstössen ergeben.

3.2.1 Revision des «Rasertatbestandes»

Wird die Höchstgeschwindigkeit um die in Artikel 90 Absatz 4 SVG genannten Geschwindigkeiten überschritten (z. B. um 50 km/h bei Tempo 50), ist gemäss aktuellem Recht der Rasertatbestand von Artikel 90 Absatz 3 SVG in jedem Fall erfüllt. In diesem Fall ist eine Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr und ein Führerausweisentzug für mindestens zwei Jahre vorgesehen.

Im Rahmen der aktuellen Teilrevision des SVG schlug der Bundesrat im Vernehmlassungsverfahren vom 12. August bis 12. Dezember 2020 folgende Änderungen dieser Bestimmungen vor:

- Der Automatismus, wonach bei den im Gesetz genannten Geschwindigkeitsüberschreitungen automatisch ein Raserdelikt vorliegt, entfällt. Bei einer besonders krassen Geschwindigkeitsüberschreitung gemäss Artikel 90 Absatz 4 SVG muss das Strafgericht stets im Einzelfall prüfen, ob der Rasertatbestand erfüllt ist.
- Für das Vorliegen des Rasertatbestandes müssen nach der in der laufenden SVG-Teilrevision vorgeschlagenen Anpassung von Artikel 90 Absatz 3 SVG kumulativ folgende Elemente erfüllt sein:
 - Eine oder mehrere elementare Verkehrsregel(n) muss bzw. müssen in einem Ausmass verletzt worden sein, das ein hohes Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern bewirkt.

Die Anwendung des Rasertatbestandes setzt damit voraus, dass auch bei einer besonders kras- sen Geschwindigkeitsüberschreitung aufgrund besonderer Umstände wie Tageszeit, Verkehrs- dichte, Sichtverhältnisse usw. der Eintritt einer konkreten Gefahr oder gar einer Verletzung an- derer Verkehrsteilnehmender besonders naheliegen muss und ihre Nicht-Verwirklichung letztlich nur von einem Zufall abhängt (qualifiziert erhöhte abstrakte Gefährdung).

- Die Tat muss vorsätzlich begangen worden sein. Der Vorsatz muss sich zum einen auf die Ver- letzung der elementaren Verkehrsregeln beziehen und zum anderen darauf, dass durch diese Verkehrsregelverletzung ein hohes Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern entsteht (doppelter Vorsatz).
- Auf eine Mindeststrafe bei erfülltem Rasertatbestand soll verzichtet werden, weshalb künftig auch blass eine Geldstrafe ausgesprochen werden könnte. Damit wird den Gerichten der Spielraum ein- geräumt, frei zu entscheiden, welches Strafmaß dem konkreten Fall Rechnung trägt.
- Bei Raserdelikten soll die Mindestdauer für den Führerausweisentzug von zwei Jahren auf sechs Monate reduziert werden. Artikel 16c Absatz 2 Buchstabe a^{bis} SVG soll entsprechend angepasst werden. Damit ist die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei einem Raserdelikt immer noch doppelt so hoch wie beim Führerausweisentzug wegen einer normalen schweren Widerhandlung, bei der sie 3 Monate beträgt.

Die Anforderungen an den Rasertatbestand sollen im Rahmen der aktuellen SVG-Teilrevision also ge- lockert werden. Auch bei besonders krasen Geschwindigkeitsüberschreitungen ist er nicht mehr zwin- gend gegeben. Ist der Tatbestand aber erfüllt, soll auf eine Mindeststrafe verzichtet werden, womit die Strafbehörde künftig auch blass eine Geldstrafe aussprechen kann. Dieser Rechtsänderung gilt für alle Fahrzeuglenkenden und findet auch auf Führerinnen und Führer von Blaulichtfahrzeugen Anwendung, die sich auf dringlichen oder taktisch notwendigen Fahrten befinden. Mit dem Verzicht auf eine Mindest- freiheitsstrafe kann das im Gutachten Wohlers beschriebene Problem, wonach die Strafbehörden bei Widerhandlungen im Raserbereich die Mindestfreiheitsstrafe nicht unterschritten haben, gelöst werden.

3.2.2 Umsetzung der Motion 17.3520 Graf-Litscher

Die überwiesene Motion 17.3520 Graf-Litscher verlangt, dass die kantonale Behörde Berufsfahrerinnen und Berufsfahrern erlauben kann, während eines Ausweisentzuges Fahrten zur Berufsausübung durch- zuführen.

Mit einer entsprechenden Rechtsanpassung würde den kantonalen Behörden die Kompetenz einge- räumt, den Bedürfnissen der Blaulichtorganisationen und ihrer Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer Rechnung zu tragen und zum Beispiel der Fahrerin oder dem Fahrer eines polizeilichen Patrouillenfah- zeugs trotz entzogenem Führerausweis zu ermöglichen, weiterhin das Patrouillenfahrzeug zu führen.

Die Umsetzung der Motion 17.3520 Graf-Litscher soll im Jahr 2021 im Rahmen einer Vernehmlassung zur Diskussion gestellt werden.

4. Prüfung des weitergehenden Handlungsbedarfs durch das ASTRA

4.1 Diskussionsvorschlag für Artikel 100 Ziffer 4 SVG

Erste Äusserungen von Blaulichtorganisationen haben ergeben, dass die blosse Anpassung des Rasertatbestands die geäußerten Bedürfnisse nicht in einem ausreichenden Mass abdeckten. Daher hat das ASTRA für die Diskussion mit den Stakeholdern weitergehende Änderungsmöglichkeiten geprüft.

Zusätzlich zur Anpassung des Rasertatbestands und den Änderungsvorschlägen im Zusammenhang mit der Motion 17.3520 Graf-Litscher könnten mit folgenden Rechtsanpassungen die Anliegen der Blau- lichtorganisationen berücksichtigt werden:

4.1.1 Pflicht zur Strafmilderung

Begeht die Fahrerin oder der Führer eines Blaulichtfahrzeuges im Notfalleinsatz eine Verkehrsregelver- letzung, die nicht verhältnismässig ist, und kommt es deshalb nicht zur Strafbefreiung, hat die Strafbe- hörde heute die Möglichkeit, die Strafe zu mildern. Wie das Gutachten aufgezeigt, machen die Strafbe- hörden von dieser Möglichkeit heute insbesondere bei Raserdelikten nicht immer Gebrauch.

Es könnte daher vorgeschlagen werden, dass die Strafbehörde neu die Strafe zwingend angemessen mildern muss, um der besonderen Situation von dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Rechnung zu tragen.

4.1.2 Änderung des Massstabs zur Beurteilung der Geschwindigkeitsüberschreitungen

Zusätzlich könnte die Strafmilderungspflicht bei Geschwindigkeitsdelikten konkretisiert und vorgeschlagen werden, dass für die Beurteilung von unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz künftig nicht mehr die Differenz zwischen der signalisierten und der gefahrenen Geschwindigkeit massgebend sein soll, sondern die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre – und zwar aus Sicht der Fahrzeuglenkenden bei Erhalt des Einsatzbefehls – und der gefahrenen Geschwindigkeit. Beispiel:

Fährt eine Polizistin oder ein Polizist heute in einer 30er-Zone mit 75 km/h, wird die Geschwindigkeitsüberschreitung von 45 km/h von den Strafbehörden beurteilt. War diese unverhältnismässig, gehen sie von einem Raserdelikt aus und mildern allenfalls die Strafe. Künftig könnte als Massstab nicht die signalisierte Geschwindigkeit gelten, sondern diejenige, die aus Sicht der Fahrzeuglenkenden bei Erhalt des Einsatzbefehls unter Berücksichtigung von Einsatzort, Tageszeit, Strassenverhältnissen, Einsatzzweck etc. angemessen gewesen wäre. Wäre für den Einsatz ein Fahren mit 60 km/h angebracht gewesen und der Polizist fuhr mit 75 km/h, wird nur die Geschwindigkeitsüberschreitung von 15 km/h von der Strafbehörde beurteilt.

4.1.3 Änderung von Artikel 100 Ziffer 4 SVG zur Umsetzung der Anpassungsmöglichkeiten gemäss 4.1.1 und 4.1.2

Ursprünglich enthielt Artikel 100 Ziffer 4 SVG einzig eine Regelung für Führerinnen und Führer von Blaulichtfahrzeugen, welche die erforderlichen Warnsignale gaben und alle Sorgfalt beachteten, die nach den besonderen Verhältnissen erforderlich war. In diesem Fall machten sie sich nicht strafbar. Im Jahr 2016 ergänzte das Parlament die Bestimmung u.a. mit einer Strafmilderungsmöglichkeit für Führerinnen und Führer, die nicht die erforderliche Sorgfalt walten liessen. Seit 1. August 2016 lautet die Bestimmung wie folgt:

Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, wenn er alle Sorgfalt walten lässt, die nach den Umständen erforderlich ist. Auf dringlichen Dienstfahrten ist die Missachtung nur dann nicht strafbar, wenn der Führer zudem die erforderlichen Warnsignale abgibt; die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe entgegensteht. Hat der Führer nicht die Sorgfalt walten lassen, die nach den Umständen erforderlich war, oder hat er auf dringlichen Dienstfahrten nicht die erforderlichen Warnsignale abgegeben, so kann die Strafe gemildert werden.

Zur Umsetzung der in den Ziffern 4.1.1 und 4.1.2 genannten Anpassungsmöglichkeiten könnte der letzte Satz von Ziffer 4 gestrichen und folgende neue Ziffer 5 eingefügt werden:

Hat der Führer auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten nicht die Sorgfalt walten lassen, die nach den Umständen erforderlich war, oder hat er auf dringlichen Dienstfahrten nicht die erforderlichen Warnsignale abgegeben, so ist die Strafe angemessen zu mildern. Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen wird lediglich die Differenz zu jener Geschwindigkeit berücksichtigt, die angesichts des Kenntnisstands des Fahrzeugführers angemessen gewesen wäre.

Mit einer derartigen neuen Ziffer 5 von Artikel 100 SVG würde verdeutlicht, dass die Strafe zwingend angemessen zu mildern ist. In Bezug auf Geschwindigkeitsüberschreitungen würde geregelt, dass sich die Bestrafung an der Differenz der effektiven Geschwindigkeit zu jener Geschwindigkeit zu orientieren hat, die angesichts der konkreten Umständen angemessen gewesen wäre. Für die Frage nach der angemessenen Geschwindigkeit wäre wie bisher jeweils von den Umständen auszugehen, welche die Führerin oder den Führer im damaligen Augenblick zum sofortigen Eingreifen veranlasst hat.

Damit könnte ein Element, das in der Parlamentarischen Initiative 19.416 Lüscher gefordert wird, sinngemäß aufgenommen und sichergestellt werden, dass Führerinnen und Führer auf dringlichen Dienstfahrten nicht gleich bestraft werden wie Fahrzeuglenkende, die keine dienstliche Aufgabe wahrnehmen. Insbesondere könnte auch das in den Motionen 19.4067 Feller und 19.4068 Rochat geäusserte Anliegen

erfüllt werden, wonach die Blaulichtorganisationen unter Bedingungen arbeiten können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben erlauben, auch in den Zonen mit Tempolimit 30 in der Nacht und ohne dass sie unverhältnismässige und ungerechtfertigte Strafen fürchten müssen.

Als problematisch könnte bei dieser Möglichkeit betrachtet werden, dass der Aspekt, wonach die nicht mehr verhältnismässige Geschwindigkeitsüberschreitung in einer Situation erfolgt, in der die Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmenden bereits erhöht war, bei der Bestrafung nicht mehr berücksichtigt werden kann.

4.2 Massgeblicher Sachverhalt für Rechtfertigung – kein Handlungsbedarf

Die Missachtung von Verkehrsregeln und Anordnungen auf dringlichen oder taktisch notwendigen Fahrten ist gerechtfertigt, wenn der Fahrzeugführer alle Sorgfalt walten lässt, die nach den Umständen erforderlich ist und er auf dringlichen Dienstfahrten die erforderlichen Warnsignale abgibt, sofern diese der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe nicht entgegenstehen.

Die Analyse der Rechtsprechung im Gutachten Wohlers hat bestätigt, dass die Gerichte den Sachverhalt bereits auf der Grundlage der Umstände beurteilen, welche die Führerinnen und Führer von Blaulichtfahrzeugen im damaligen Augenblick zum entsprechenden Handeln veranlasst haben, und nicht auf der Grundlage der Umstände, die die Strafverfolgungsbehörden und das Gericht im Nachhinein zur Verfügung haben. Für eine entsprechende Anpassung von Artikel 100 SVG, wie sie die Parlamentarische Initiative 19.416 Lüscher fordert, besteht somit keine Veranlassung.

4.3 Keine weitergehende Strafbefreiung

Mit den bestehenden Rechtfertigungs- und Schuldilderungsgründen (Artikel 100 Ziffer 4 SVG, Artikel 14 und 17 StGB, Rechtfertigung infolge Wahrnehmung berechtigter Interessen) und den in Aussicht genommen Änderungen zum Rasertatbestand (SVG-Teilrevision) und zur Umsetzung der Motion 17.3520 Graf-Litscher wird den berechtigten Interessen der Blaulichtorganisationen und den im Rahmen der parlamentarischen Vorstösse geäusserten Anliegen in einem ausreichenden Mass Rechnung getragen. Mit einer Anpassung von Artikel 100 SVG (Pflicht zur Strafmilderung und Konkretisierung der Strafmilderung bei Geschwindigkeitsüberschreitungen) wie oben unter Ziffer 4.1.3 aufgezeigt, könnte zusätzlich sichergestellt werden, dass Führerinnen und Führer von Blaulichtfahrzeugen keine unverhältnismässige und ungerechtfertigte Strafe befürchten müssen, selbst wenn sich das Ausmass der Geschwindigkeitsüberschreitung zum Beispiel bei Tempo 30 nicht als verhältnismässig erweist.

Weitergehende Forderungen in Bezug auf die Strafbarkeit, wie jene der Parlamentarischen Initiative Lüscher nach gänzlicher Strafbefreiung der Führerin oder des Führers, wenn die Erfüllung der Aufgabe in öffentlichem Interesse lag, sind abzulehnen. Es kann davon ausgegangen werden, dass dringliche oder taktisch notwendige Dienstfahrten nur in ganz wenigen Ausnahmefällen nicht mit einem öffentlichen Interesse begründet werden können. Ein entsprechender Vorschlag hätte zur Folge, dass eine Fahrzeuginschriften oder ein Fahrzeugführer auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten regelmäßig freigesprochen werden müsste, selbst wenn sie bzw. er die Vorsichtspflichten in krasser Weise verletzt hätte. Ein solches Ergebnis würde zu weit gehen, weil es nicht mit den legitimen Interessen der Blaulichtorganisationen begründet werden könnte und zu einer mit den rechtsstaatlichen Prinzipien nicht vereinbaren Ungleichbehandlung führen würde. Eine solche Regelung würde am Verfassungsgrundsatz der Verhältnismässigkeit staatlichen Handelns rütteln und praktisch einen Freipass für unverantwortliche und unverhältnismässige Einsatzfahrten darstellen, bei denen Kollateralschäden von Gesetzes wegen in Kauf genommen würden.

Es ist wichtig, dass polizeiliches Handeln stets verhältnismässig ist. Eine gesetzliche Akzeptanz von unverhältnismässigem staatlichem Handeln, wie es in der Parlamentarischen Initiative 19.416 Lüscher gefordert wird, wäre höchst problematisch. Im Übrigen dient der Grundsatz der Verhältnismässigkeit der Entscheidung, in welchen Situationen welches Risiko eingegangen werden soll, und vermittelt den polizeilichen Mitarbeitern damit Schutz und Sicherheit. Die Abwägung, ob eine Handlung verhältnismässig ist, stellt für die Polizisten nichts Ungewöhnliches dar, sondern muss regelmäßig vorgenommen werden, zum Beispiel, wenn es um die Anwendung von Gewalt geht.

4.4 Führerausweisentzug

Wenn die Missachtung von Verkehrsregeln und Anordnungen auf dringlichen oder taktisch notwendigen Fahrten gemäss Artikel 100 Ziffer 4 SVG verhältnismässig war, unterbleibt ein Führerausweisentzug.

War die Missachtung von Verkehrsregeln und Anordnungen nicht verhältnismässig, weil die Führerin oder der Führer des Dienstfahrzeugs die gebotene Sorgfalt nicht beachtet hat, wird sie oder er zwar bestraft. Die Strafe kann aber gemildert und diesfalls die Mindestdauer für den Führerausweisentzug unterschritten werden.

Im Rahmen der SVG-Teilrevision wird vorgeschlagen, die Mindestdauer des Führerausweisentzuges bei Raserdelikten von bisher zwei Jahren auf neu sechs Monate zu senken. Bei der Festsetzung der Dauer des Führerausweisentzugs sind die Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen. Als Umstand, der zu berücksichtigen ist, wird im Gesetz die berufliche Notwendigkeit, ein Motorfahrzeug zu führen, ausdrücklich erwähnt. Zudem fordert die überwiesene Motion 17.3520 Graf-Litscher, dass Fahrten zur Berufsausübung in einem bestimmten Rahmen trotz Führerausweisentzug zulässig bleiben sollen.

Sollte der Ansatz, wonach die Strafe bei unverhältnismässigen Verkehrsregelverletzungen zwingend angemessen gemildert werden muss (Ziff. 4.1.1), weiterverfolgt werden, könnten die Administrativbehörden künftig die Mindestdauer des Führerausweisentzugs in jedem Fall unterschreiten.

Sollte auch der Ansatz weiterverfolgt werden, wonach für die Strafbarkeit bei unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen lediglich die Differenz der effektiven Geschwindigkeit zu jener Geschwindigkeit zu berücksichtigen ist, die angesichts des Kenntnisstands des Fahrzeugführers im damaligen Augenblick angemessen gewesen wäre, müsste dieser neue Massstab auch bei einem allfälligen Führerausweisentzug beachtet werden. Der Bundesrat rät aber davon ab, diesen Ansatz weiterzuverfolgen.

Weitergehende Forderungen, wie das in der Parlamentarischen Initiative 19.416 Lüscher geäusserte Anliegen, wonach der Führerausweis nicht entzogen werden soll, wenn ein Führer eines Blaulichtfahrzeugs eine Widerhandlung auf einer dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrt begeht, sind nicht erforderlich, damit die Einsatzkräfte ihren Aufgaben nachkommen können. Mit einer derartigen Bestimmung wäre ein Ausweisentzug selbst bei einer Widerhandlung, bei denen die erforderliche Sorgfalt krass missachtet wurde, kaum mehr möglich. Eine derartige Privilegierung würde dem rechtstaatlichen Grundsatz der Verhältnismässigkeit widersprechen.

5. Stellungnahmen der Stakeholder

5.1 Breite Zustimmung

Das ASTRA hat seinen Entwurf (Ziffern 1 bis 4 des vorliegenden Berichts) entsprechend den Vorgaben des Postulats den Blaulichtorganisationen und ihren Personalverbänden vom 4. bis zum 30. November 2020 zur Stellungnahme unterbreitet.

Folgende Stakeholder haben eine Stellungnahme eingereicht:

- Konferenz der Kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz (KKPKS)
- Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD)
- Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (ACVS)
- Interverband für Rettungswesen (IVR)
- Verband Schweizerischer Polizei-Beamter (VSPB)
- Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS)
- Eidgenössische Zollverwaltung (EZV)
- Vereinigung Rettungssanitäter Schweiz (VRS)

In verschiedenen Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass diese koordiniert mit anderen Stellungnahmen erfolgten. Den Aussagen des Gutachten Wohlers stimmen die Stakeholder weitgehend zu. Die Änderungen des Rasertatbestandes von Artikel 90 SVG, die Gegenstand des aktuellen Revisionsverfahrens bilden, werden von den Blaulichtorganisationen ausdrücklich begrüßt. Ein Handlungsbedarf wird seitens der Stakeholder primär in Bezug auf Artikel 100 Ziffer 4 SVG erblickt. Die Stossrichtung der vom ASTRA zur Diskussion gestellten Vorschläge (Ziff. 4.1) wird dabei grundsätzlich unterstützt, es werden aber alternative Formulierungen eingebracht. Weiter wurde vom VRS und von der EZV eine Anpassung des UVEK-Merkblatts zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn beantragt (Präzisierung hinsichtlich nächtlicher Einsatzfahrten, Erwähnung des Zolls).

5.2 Konkrete Vorschläge für Anpassung von Artikel 100 SVG

Die KKPKS, die KKJPD, der IVR und die FKS beantragen, den letzten Satz von Artikel 100 Ziffer 4 SVG zu streichen und die Regelung mit folgenden Ziffern zu ergänzen:

nArt. 100 Ziff. 5:

Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich dringlichen oder taktischer Dienstfahrten wird lediglich die Differenz zu jener Geschwindigkeit berücksichtigt, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre.

nArt. 100 Ziff. 6:

Dringliche oder taktische Dienstfahrten sind bei der Beurteilung begangener Verkehrsregelverletzungen strafmildernd zu berücksichtigen, auch wenn der Fahrzeugführer dadurch eine unverhältnismässig grosse Gefahr geschaffen oder er die nach den Umständen gebotene Sorgfalt nicht beachtet hat.

Für die KKPKS, den IVR und die FKS versteht sich von selbst, dass Sorgfaltspflicht, Verhältnismässigkeit und angemessene Geschwindigkeit jeweils aus der Sicht des Fahrzeugführers ex ante zu beurteilen sind. Die KKJPD beantragt, dies explizit als Ergänzung des vorgeschlagenen Artikels 100 Ziffer 5 (Einschub von «gestützt auf den Kenntnisstand des Fahrzeugführers» vor «für den Einsatz...») aufzunehmen. Auch von Seiten der ACVS wird darauf hingewiesen, dass für die Beurteilung jene Geschwindigkeit massgebend sein müsse, die gestützt auf den Kenntnisstand der Fahrzeuglenkenden zum Zeitpunkt der jeweiligen Geschwindigkeitsüberschreitung für den Einsatz als angemessen galt und nicht die Geschwindigkeit, die sich bei Erhalt des Einsatzbefehls ergab. Der VSPB schlägt vor, dass sich der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs, der auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr missachtet, nicht strafbar macht, sofern er die erforderlichen Warnsignale abgab und durch sein Verhalten keine konkrete Gefahr für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer geschaffen hat. Habe der Führer eine konkrete Gefahr für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer geschaffen oder habe er auf dringlichen Dienstfahrten nicht die erforderlichen Warnsignale abgegeben, so soll die Strafe gemildert werden können. Seitens EZV wird darauf hingewiesen, dass der Ansatz, wonach für die Beurteilung von unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz künftig die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre, und der gefahrenen Geschwindigkeit massgebend sein soll, in der Praxis nur schwierig umzusetzen sei und keineswegs zur dringend notwendigen Rechtssicherheit führen dürfte.

6. Haltung des Bundesrats

Der Bundesrat ist wie der Gutachter der Meinung, dass die bestehenden gesetzlichen Grundlagen genügen, damit verhältnismässige Verkehrsregelverletzungen von Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen im Notfalleinsatz nicht bestraft werden und auch kein Führerausweisentzug erfolgt. Er erachtet auch die geltende Regelung als gut, wonach bei unverhältnismässigen Verkehrsregelverletzungen auf diesen Fahrten eine Strafmilderung und diesfalls eine Unterschreitung der Mindestdauer des Führerausweisentzugs möglich ist. Der Bundesrat sieht aber auch das Problem, dass die Strafbehörden bei der Sanktionierung von unverhältnismässigen Verkehrsregelverletzungen auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten nicht immer von der Möglichkeit Gebrauch machen, die Strafe zu mildern. Auf Grundlage von lediglich drei Bundesgerichtsentscheiden¹, in denen es um die Frage einer Strafmilderung nach Artikel 100 Ziffer 4 SVG für Raserdelikte geht, scheinen diese Behörden weder den Regelstrafrahmen zu unterschreiten noch eine andere Strafart zu verhängen. So gab es in der Vergangenheit einzelne Fälle, in denen Führerinnen und Führer von Blaulichtfahrzeugen in Anwendung des Rasertatbestandes mit einer Freiheitsstrafe bestraft wurden. Der Bundesrat kann die Auffassung der Blaulichtorganisationen nachvollziehen, wonach die Gerichte die besonderen Umstände von Blaulichtfahrten nicht immer ausreichend berücksichtigten. Auf der anderen Seite soll vermieden werden, dass die Gerichte Strafen verhängen müssen, die so niedrig sind, dass sie dem Verschulden nicht mehr entsprechen, insbesondere wenn die erforderliche Sorgfalt nicht aufgebracht wurde.

¹ 6B_1102/2016; 6B_1224/2019; 6B_755/2020.

Dieses Problem will der Bundesrat zum einen mit der Anpassung des Rasertatbestandes im Rahmen der laufenden Teilrevision des SVG lösen. Er schlug dazu in der Vernehmlassung vor, dass künftig bei einer besonders krassen Geschwindigkeitsüberschreitung (z. B. Überschreitung um 50 km/h innerorts) nicht mehr automatisch ein Raserdelikt vorliegt, sondern die Gerichte den konkreten Einzelfall beurteilen müssen. Haben die Fahrzeuglenkenden die Tat fahrlässig begangen oder bestand kein hohes Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern, soll der Rasertatbestand keine Anwendung finden. Zudem soll es bei erfülltem Rasertatbestand keine Mindestfreiheitsstrafe mehr geben. Somit können die Strafbehörden künftig auch nur eine Geldstrafe aussprechen. Die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttäterinnen und Ersttätern soll von 24 auf 6 Monate gesenkt werden. Der Bundesrat geht davon aus, dass mit diesen Änderungen Führerinnen und Führer von Blaulichtfahrzeugen, die krass Geschwindigkeitsüberschreitungen begehen, einerseits nicht mehr automatisch den Rasertatbestand erfüllen, und anderseits, sollte dies trotzdem der Fall sein, deutlich milder als heute bestraft werden.

Des Weiteren will der Bundesrat im Jahr 2021 einen Rechtsänderungsvorschlag zur Umsetzung der Motion 17.3520 Graf-Litscher «Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen!» zur Diskussion stellen. Die Motion fordert, dass künftig Fahrten zur Berufsausübung unter gewissen Voraussetzungen auch während eines laufenden Führerausweisentzuges zulässig sind. Somit könnten die kantonalen Behörden zum Beispiel einer Polizistin oder einem Polizisten erlauben, trotz entzogenen Führerausweises weiterhin das Patrouillenfahrzeug zu führen.

Schliesslich ist der Bundesrat bereit, im Rahmen der laufenden Teilrevision des SVG die von den Stakeholdern geforderte Gesetzesänderung vorzuschlagen, wonach es bei der Beurteilung von unverhältnismässigen Verkehrsregelverletzungen, die auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrt begangen wurden, immer zu einer Strafmilderung durch die Strafbehörden kommen muss. Damit will der Bundesrat sicherstellen, dass die besondere Situation von Blaulichtfahrten stets berücksichtigt wird. So mit darf bei diesen Verkehrsregelverletzungen immer auch die Mindestdauer des Führerausweisentzugs unterschritten werden. Mit dieser Änderung könnte auch eine Kohärenz mit der Regelung des Strafgesetzbuchs erreicht werden, die eine obligatorische Strafmilderung vorsieht, wenn ein Strafmilderungsgrund vorliegt.

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die berechtigten Interessen der Blaulichtorganisationen mit diesen Rechtsänderungen in einem ausreichenden Mass abgedeckt sind.

Bei sehr schweren Geschwindigkeitsüberschreitungen ist es praktisch unmöglich, die Gefahr eines tödlichen Unfalls durch einen Zeitgewinn von wenigen Augenblicken zu rechtfertigen. Dies selbst dann, wenn das gefährdete Gut, das durch die Blaulichtorganisationen geschützt werden soll, ebenso wertvoll ist wie das Leben oder die körperliche Unversehrtheit der anderen Verkehrsteilnehmenden. Wenn in solchen Fällen künftig – wie von den Stakeholdern gefordert – bei der richterlichen Beurteilung bloss die Differenz zu jener Geschwindigkeit berücksichtigt werden dürfte, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre, könnte der Unrechtsgehalt eines unverhältnismässigen Handelns nicht mehr angemessen gewichtet werden. So wäre es denkbar, dass künftig ein unverhältnismässiges Raserdelikt auf einer Blaulichtfahrt lediglich mit einer Ordnungsbusse sanktioniert würde, während Privatpersonen für ein Raserdelikt eine Freiheitsstrafe droht. Das Ziel, die besondere Situation auf dringlichen Einsatzfahrten bei der Strafbarkeit der Fahrzeuglenkenden stets zu berücksichtigen, würde weit übertroffen bzw. unter dem Aspekt der Sicherheit im Strassenverkehr ad absurdum geführt. Es müsste von einer Privilegierung von Fahrzeugführenden auf dringlichen Einsatzfahrten gegenüber privaten Bürgerinnen und Bürgern gesprochen werden, die nicht überzeugend begründet werden kann.

Bevor der Bundesrat eine solche weitgehende Privilegierung der Führerinnen und Führer von Blaulichtfahrzeugen und Beschränkung des richterlichen Ermessens prüft, will er zuerst evaluieren, wie die Anpassung des Rasertatbestandes der laufenden SVG-Revision, die im vorliegenden Bericht neu vorgeschlagene Strafmilderungspflicht des Richters sowie die Umsetzung der Motion 17.3520 Graf-Litscher «Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen!» wirken. Eine solche weitgehende Privilegierung wäre seines Erachtens zudem auch der Sicherheit im Strassenverkehr nicht dienlich.

Beilagen:

- Gutachten Prof. Dr. Wolfgang Wohlers vom 5. Juni 2020
- Stellungnahmen der Stakeholder

Rechtliche Abklärung im Hinblick auf den Postulatsbericht in Erfüllung des Postulats von Matthias Aebischer (19.4113)

erstellt im Auftrag des
Bundesamts für Strassen ASTRA
Weltpoststrasse 5
3015 Bern

durch
Professor Dr. Wolfgang Wohlers
Professor für Strafrecht an der
Juristischen Fakultät der Universität Basel
Spittelstrasse 26
5632 Buttwil (AG)

Inhaltsverzeichnis

A. Einleitung.....	4
I. Auftrag	4
II. Ausgangslage	5
1. Rechtsgrundlagen zur Rechtfertigung von Verkehrsdelikten im Rahmen von Dienstfahrten	7
a) Rechtfertigung über Art. 100 Ziff. 4 SVG.....	7
b) Rechtfertigung nach allgemeinen Rechtfertigungsgründen	8
2. Rechtsgrundlagen betreffend die Rechtsfolgen von Verkehrsdelikten.....	9
a) Strafen.....	9
b) Führerausweisentzug	11
III. Inhalt des Berichts	14
B. Die Rechtfertigung von Verkehrsdelikten im Rahmen von Dienstfahrten	15
I. Anwendbare Rechtfertigungsgründe und ihr Verhältnis zueinander	15
II. Art. 100 Ziff. 4 SVG.....	16
1. Vorliegen einer dringlichen Dienstfahrt.....	17
2. Geben der erforderlichen Warnsignale	19
3. Wahrung der nach den Umständen erforderlichen Sorgfalt.....	20
III. Art. 14 StGB.....	23
1. Voraussetzungen der Rechtfertigung	23
2. Anwendungsbereich der Rechtfertigung über Art. 14 StGB	24
IV. Art. 17 StGB.....	25
1. Notstandslage.....	25
2. Angemessenheit der Notstandshandlung	26

V.	Wahrnehmung berechtigter Interessen.....	28
VI.	Schlussfolgerungen	29
1.	Betreffend die parlamentarische Initiative Lüscher	29
2.	Betreffend das Postulat Aebischer	29
C.	Rechtsfolgen bei im Dienst begangenen Verkehrsdelikten	31
I.	Strafen	31
II.	Führerausweisentzug.....	33
D.	Antworten auf die vom Auftraggeber gestellten Fragen.....	34
I.	Stellungnahme zur Parlamentarischen Initiative Lüscher	34
II.	Bezogen auf das Postulat Aebischer	35
III.	Bezogen auf die im Schreiben des ASTRA vom 10. März 2020 aufgeworfenen Fragen.....	37
E.	Anhang: Literaturverzeichnis.....	41

A. Einleitung

I. Auftrag

Mit dem Postulat 19.4113 «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz» wird der Bundesrat gebeten, die Bestimmungen zur Höhe der Strafen sowie zur Strafbarkeit der Führerinnen und Führer von Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- und Zollfahrzeugen unter Einbezug der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren sowie der Personalverbände der Blaulichtorganisationen zu evaluieren. Basierend auf der Evaluation sollen Empfehlungen für eine Anpassung der gesetzlichen Bestimmungen unterbreitet werden. Der Nationalrat hat das Postulat am 20.12.2019 angenommen.

Mit der Parlamentarischen Initiative 19.416 «Bessere Würdigung der Umstände, die Führerinnen und Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen Dienstfahrten berücksichtigen mussten» wird vorgeschlagen, Art. 100 Ziff. 4 SVG anzupassen und auf drei Ziffern (Art. 100 Ziff. 4, 5 und 6 SVGneu) aufzuteilen. Zusätzlich soll Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG gestrichen und Art. 16 SVG durch einen Absatz 4 ergänzt werden, der bestimmt, dass Führern von Dienstfahrzeugen der Führerausweis nicht entzogen wird wegen Verkehrsdelikten, die während einer dringlichen Dienstfahrt begangen worden sind.

Das Bundesamt für Straßen ASTRA hat den Unterzeichner mit einer Rechtsabklärung zur Verhältnismässigkeit der Bestrafung von Fahrzeugführern bei Straßenverkehrsdelikten auf dringlichen Dienstfahrten der Feuerwehr, Polizei, Zoll oder Sanität beauftragt. Die rechtliche Abklärung soll im Hinblick auf den zum Postulat Aebischer zu erstellenden Postulatsbericht

«einen Überblick über die heutige rechtliche Situation geben und diese, mit Blick auf die Begründung des Postulats, wie gefordert evaluieren... Insbesondere soll der Bericht auch Empfehlungen zur Anpassung der gesetzlichen Bestimmungen im Sinne der (beiden hier genannten) Vorstösse enthalten» (Schreiben ASTRA vom 10. März 2020).

«Beide Vorstösse zielen auf die Milderung der Strafen oder gar Strafbefreiung der Führer von Einsatzfahrzeugen. Dies führt zu der Frage, wie weit eine solche Milderung von Strafen (bis hin zur Strafbefreiung) im Falle dringlicher Dienstfahrten überhaupt ausfallen darf, um noch verhältnismässig zum Strafbedürfnis zu sein und schliesslich die Funktion der Bestrafung noch zu erfüllen. Es stellen sich konkret, neben dem Auftrag zum Verfassen des Postulatberichts, die folgenden Fragen:

- Dürfen zur Verhinderung/Verfolgung auch von Übertretungen Gesetze missachtet werden? Wenn ja, dürfen dabei ebenfalls nur Übertretungen begangen werden oder auch Vergehen und Verbrechen?
- Wann sind Dringlichkeitsfahrten der Einsatzkräfte mit Blick auf die Verkehrssicherheit nicht mehr verhältnismässig?
- Können klare Grundsätze festgehalten werden, wonach die Strafbarkeit der Führer von Blaulichtfahrzeugen ausgeschlossen wird?
- Können klare Grundsätze festgehalten werden, wonach die Strafbarkeit der Führer von Blaulichtfahrzeugen ganz sicher gegeben ist?
- Könnte eine Strafbefreiung der Einsatzkräfte beispielsweise über den Dienstbefehl erfolgen?»

(Schreiben ASTRA vom 10. März 2020)

II. Ausgangslage

Die Führerinnen und Führer von Führerinnen und Führer von Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- und Zollfahrzeugen sind bei Notfalleinsätzen der Situation ausgesetzt, dass sie einerseits im Interesse der Straßenverkehrssicherheit den Anforderungen des Straßenverkehrsrechts zu entsprechen haben, sie aber andererseits bei Notfalleinsätzen gehalten sind, möglichst schnell vor Ort einzutreffen, was zur Folge hat, dass Sonderrechte in Anspruch genommen und Geschwindigkeitsvorschriften nicht beachtet werden können.¹ Die Problematik ist dadurch verschärft worden, dass massive

¹ HUMBEL/KOBLER/MEYER, 242.

Geschwindigkeitsverstöße nach (derzeit noch)² geltendem Recht sogar als Verbrechen einzustufen und mit einer Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren zu bestrafen sind (Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG).³

Dem Dilemma, dass bei Notfalleinsätzen Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht immer beachtet werden können und gegebenenfalls auch Vortrittsrechte anderer Verkehrsteilnehmer zurücktreten müssen, dies aber eine Gefährdungslage erzeugt, die signifikant über die mit dem Straßenverkehr üblicherweise einhergehende Gefährdung hinausgeht, wird nach geltendem Recht dadurch Rechnung getragen, dass die Führerinnen und Führer von Fahrzeugen im Notfalleinsatz sich auf spezifische Rechtfertigungsgründe berufen können. Neben der speziell auf Dienstfahrten von Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- und Zollfahrzeugen zugeschnittenen Regelung von Art. 100 Ziff. 4 SVG können aber auch allgemeine Rechtfertigungsgründe zur Anwendung kommen. Kommt im Einzelfall eine Rechtfertigung nicht in Betracht, kann bezogen auf Führerinnen bzw. Führer eines Dienstfahrzeugs im Notfalleinsatz unter der seit dem 1. August 2016 in Kraft befindlichen neuen Fassung des Art. 100 Ziff. 4 SVG zumindest eine Strafmilderung erfolgen.

Neben einer etwaigen Strafsanktion tritt im Anschluss an ein Verkehrsdelikt die Administrativmassnahme des Führerausweisentzuges (sog. Warnentzug). Der Warnentzug ist in einem Kaskadensystem geregelt, bei dem sich die Entzugsdauer wesentlich durch die rechtliche Qualifikation der in Frage stehenden Zu widerhandlung bestimmt und bei dem – je nach Qualifikation unterschiedliche lange – Mindestentzugsdauern zwingend einzuhalten sind.

² Zur geplanten Revision des «Rasertatbestands» vgl. WOHLERS/SCHORRO, 864 ff.

³ Vgl. hierzu auch bereits WELTE, 25.

1. Rechtsgrundlagen zur Rechtfertigung von Verkehrsdelikten im Rahmen von Dienstfahrten

a) Rechtfertigung über Art. 100 Ziff. 4 SVG

Verkehrsdelikte, die von Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen im Rahmen von Notfallfahrten begangen werden, können nach der speziellen Bestimmung des Art. 100 Ziff. 4 SVG gerechtfertigt werden. In ihrer ursprünglichen, bis zum 31. Juli 2015 in Kraft befindlichen Fassung hatte diese Norm folgenden Inhalt:

«Der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeuges ist auf einer dringlichen Dienstfahrt wegen Missachtung der Verkehrsregeln und der besonderen Anforderungen für den Verkehr nicht strafbar, sofern er die erforderlichen Warnsignale gab und alle Sorgfalt beobachtete, die nach den besonderen Verhältnissen erforderlich war.»

Seit dem 1. August 2016 hat die Norm folgenden Inhalt:⁴

«Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, wenn er alle Sorgfalt walten lässt, die nach den Umständen erforderlich ist. Auf dringlichen Dienstfahrten ist die Missachtung nur dann nicht strafbar, wenn der Führer zudem die erforderlichen Warnsignale abgibt; die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung einer gesetzlichen Aufgabe entgegensteht. Hat der Führer nicht die Sorgfalt walten lassen, die nach den Umständen erforderlich war, oder hat er auf dringlichen Dienstfahrten nicht die erforderlichen Warnsignale abgegeben, so kann die Strafe gemildert werden.»

⁴ Zur Notwendigkeit der Einbeziehung der polizeitaktisch ohne Warnsignale durchgeföhrten dringlichen Dienstfahrten vgl. bereits HUMBEL/KOBLER/MEYER, 280 ff.; zu den der Reform vorausgehenden parlamentarischen Vorstößen und deren Würdigung vgl. WELTE, 25 ff.; zur Begründung der Reform vgl. die Botschaft zur Änderung des Zollgesetzes, BBI 2015, 2883, 2924 f.

Der Unterschied der neuen gegenüber der alten Fassung der Norm besteht zum einen darin, dass neben die tradierte Kategorie der dringlichen Dienstfahrten nun die weitere Kategorie der Dienstfahrten tritt, bei denen die bei einer dringlichen Dienstfahrt notwendigen Warnsignale nicht eingesetzt werden können, weil dies dem Erfolg der Dienstfahrt entgegenstehen würde (sog. Dienstfahrten, bei denen aus polizeitaktischen Gründen auf die Abgabe der Warnsignale verzichtet wird).⁵ Die zweite Neuerung besteht darin, dass in den Fällen, in denen eine Rechtfertigung nicht in Betracht kommt, weil die Führerin bzw. der Führer die erforderliche Sorgfalt nicht beachtet hat, eine Strafmilderung vorgenommen werden kann.⁶

Die Neufassung der Norm stellt gegenüber der älteren Fassung das mildere Gesetz i.S. von Art. 2 Abs. 2 StGB dar und ist deswegen rückwirkend auch auf Taten anwendbar, die vor dem Inkrafttreten der neuen Fassung begangen worden sind.⁷

b) Rechtfertigung nach allgemeinen Rechtfertigungsgründen

Die Führerinnen und Führer von Dienstfahrzeugen im Notfalleinsatz können sich neben Art. 100 Ziff. 4 SVG auch auf allgemeine Rechtfertigungsgründe berufen. In Betracht kommt hier zunächst der Rechtfertigungsgrund nach Art. 14 StGB:

«Wer handelt, wie es das Gesetz gebietet oder erlaubt, verhält sich rechtmäßig, auch wenn die Tat nach diesem oder einem andern Gesetz mit Strafe bedroht ist.»

Des Weiteren kann ein rechtfertigender Notstand nach Art. 17 StGB vorliegen:

⁵ Vgl. Botschaft, BBI 2015, 2925; dies betrifft in der Praxis zum einen Fahrten im Rahmen einer polizeilichen Observation (vgl. den Fall des KGes FR vom 18.1.2011, 501 2010-37/38 = FZR 2011, 48) und zum anderen Nachfahrmessungen (vgl. den Fall des KGes SG vom 27.10.2015, ST.2015.34-SK3 = CAN 2016, 187 = GVP 2015 Nr. 52).

⁶ Botschaft BBI 2015, 2925; vgl. BGer vom 12.12.2017, 6B_1102/2016, E. 6.2; BGer vom 17.1.2019, 6B_1161/2018, E. 2.3; BGer vom 24.1.2020, 6B_1224/2019, 6B_1250/2019, E. 3.4.1 f.

⁷ BGer vom 20.4.2018, 6B_1302/2017, 6B_1303/2017, E. 3.1.2; BGer vom 17.1.2019, 6B_1161/2018, E. 1.1.3.

«Wer eine mit Strafe bedrohte Tat begeht, um ein eigenes oder das Rechtsgut einer anderen Person aus einer unmittelbaren, nicht anderes abwendbaren Gefahr zu retten, handelt rechtmässig, wenn er dadurch höherwertige Interessen schützt.»

Und schliesslich können sich Führerinnen und Führer von Dienstfahrzeugen auch noch auf den zwar ungeschriebenen, aber gleichwohl (nahezu) allgemein anerkannten Rechtfertigungsgrund der Wahrnehmung berechtigter Interessen berufen.

2. Rechtsgrundlagen betreffend die Rechtsfolgen von Verkehrsdelikten

a) *Strafen*

Bei den Verkehrsdelikten, die von Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen im Rahmen von Dienstfahrten begangen werden, handelt es sich in der Regel um Verkehrsregelverletzungen (Geschwindigkeitsüberschreitungen, ungenügender Abstand, Rechtsüberholen, Rotlichtverstösse). Diese Verstösse werden tatbestandlich von Art. 90 SVG erfasst, der seinerseits drei Stufen unterscheidet:

Verkehrsregelverletzung	Anwendungsbereich	Strafrahmen
einfache (Abs. 1)	Vorsätzlicher oder fahrlässige Verletzung einer Verkehrsregel ohne konkrete oder erhöht abstrakte Gefährdung Dritter	Busse bis zu maximal 10'000,-- CHF
grobe (Abs. 2)	Vorsätzliche oder (grob) fahrlässige Verletzung einer wichtigen Verkehrsregel mit hieraus resultierender erhöht abstrakter oder konkre-	Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe (3-180 Tagessätze)

	ter Gefährdung Dritter	
qualifiziert grobe (Abs. 3 i.V.m. Abs. 4)	Vorsätzliche Missachtung elementarer Verkehrsregeln und hierdurch bewirkte qualifiziert erhöht abstrakte oder konkrete Gefährdung Dritter	Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren

Die Untergrenze des in einem Straftatbestand vorgesehenen Regelstrafrahmens kann unterschritten werden, wenn ein Strafmilderungsgrund i.S. von Art. 48a StGB vorliegt. Bei dringlichen Dienstfahrten kann sich ein derartiger Strafmilderungsgrund insbesondere aus Art. 100 Ziff. 4 SVG ergeben.⁸ Liegt ein Strafmilderungsgrund vor, ist das Gericht nach Art. 48a Abs. 1 StGB nicht an eine im Straftatbestand eigentlich angedrohte Mindeststrafe gebunden und es kann nach Art. 48a Abs. 2 StGB auch auf eine Strafart erkennen, die in dem in Frage stehenden Straftatbestand gar nicht vorgesehen ist.

Bezogen auf den Straftatbestand der Verkehrsregelverletzung ergeben sich im Hinblick auf die einfache Verkehrsregelverletzung keine Auswirkungen, weil Art. 90 Abs. 1 SVG auch schon vom Regelstrafrahmen her nur Busse vorsieht. Bei der groben und der qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung ergeben sich im Falle des Vorliegens eines Strafmilderungsgrundes folgende Konsequenzen:

Art. 90 Abs. 2 SVG	Es kann statt auf eine Geld- oder Freiheitsstrafe auch auf eine Busse erkannt werden.
Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG	Es kann eine Freiheitsstrafe von weniger als einem Jahr verhängt werden; statt einer Freiheitsstrafe kann auch auf eine Geldstrafe oder auf eine Busse erkannt werden.

Von einer Bestrafung kann abgesehen werden, wenn es sich bei dem in Frage stehenden Verkehrsdelikt um einen besonders leichten Fall i.S. von Art. 100 Ziff. 1 SVG handelt oder wenn die Voraussetzungen für eine Anwendung der Art. 52 ff. StGB gegeben sind.

⁸ Vgl. hierzu oben A.II.1.a).

b) *Führerausweisentzug*

Als Administrativmassnahme schliesst sich an die Begehung eines Verkehrsdeliktes ein – regelmässig zeitlich befristeter – Führerausweisentzug an (sog. Warnentzug; vgl. Art. 16 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 16a ff. SVG). Ein Standardfall, in dem ein Warnentzug zur Anwendung kommt, ist die Begehung einer Verkehrsregelverletzung, die nicht mehr im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden kann.

Ein Warnungsentzug unterbleibt, wenn eine Verkehrsregelverletzung zwar tatbestandlich gesehen vorliegt, diese aber gerechtfertigt ist. Das Bundesgericht hat dies bereits mehrfach ausdrücklich für ein wegen Notstands i.S. von Art. 17 StGB gerechtfertigtes Verkehrsdelikt entschieden,⁹ gleiches muss aber z.B. auch für ein Verkehrsdelikt gelten, das über Art. 100 Ziff. 4 SVG gerechtfertigt ist.

Der Warnungsentzug ist in einem mehrstufigen Kaskadensystem geregelt, bei dem das Vorhandensein eines ungetrübten automobilistischen Leumunds bzw. das Bestehen von Vorbelastungen entscheidende Bedeutung hat:

Stufe der Zuwiderhandlung	Ungetrübter automobilistischer Leumund	Bei Vorbelastung(en)
qualifiziert schwer	Mindestens 2 Jahre (Art. 16c Abs. 2 lit. a ^{bis} SVG)	«für immer» (Art. 16d Abs. 3 lit. b SVG)
schwer (Art. 16c Abs. 1 SVG)	Mindestens 3 Monate (Art. 16c Abs. 2 lit. a SVG)	Mindestens 6 Monate (Art. 16c Abs.)
mittelschwer (Art. 16b Abs. 1 SVG)	Mindestens 1 Monat (Art. 16b Abs. 3 SVG)	Mindestens 4 Monate (Art. 16b Abs.)
leicht (Art. 16a Abs. 1 SVG)	Verwarnung (Art. 16a Abs. 3 SVG)	Mindestens 1 Monat (Art. 16a Abs.)
besonders leicht (Art. 16a Abs. 4 SVG)	Keine Massnahme (Art. 16a Abs. 4 SVG)	

⁹ BGer vom 16.11.1992, 6A.58/1992, E. 4.a); BGer vom 16.2.1998, 6A.107/1997, E. 2.a); BGer vom 4.9.2007, 1C_4/2007, E. 2.2; BGer vom 11.7.2003, 6A.28/2003, E. 2.2.; BGer vom 17.1.2013, 1C_345/2012, E. 2.1 m.w.H.; BGer vom 28.10.2015, 1C_171/2015, E. 3.5; vgl. auch RÜTSCHE, in: BSK SVG, Vor Art. 16-17a N 45, 48, 61 ff.

Im Kaskadensystem der Art. 16a-c SVG werden die verschiedenen Stufen von Verkehrsregelverletzungen grundsätzlich wie folgt eingeordnet:

Zuwiderhandlung	Verkehrsregelverletzung
qualifiziert schwer	Vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln, die das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern begründet hat (Art. 16c Abs. 2 lit. a ^{bis} SVG)
schwer	Große Verletzung von Verkehrsregeln, die eine ernsthafte Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG)
mittelschwer	Verletzung von Verkehrsregeln, die eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG)
Leicht	Verletzung von Verkehrsregeln, die eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft, wenn den Täter nur ein leichtes Verschulden trifft (Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG)
besonders leicht	Verletzung von Verkehrsregeln, wobei eine besonders geringe Gefahr für die Sicherheit anderer geschaffen wird und den Täter nur ein besonders leichtes Verschulden trifft ¹⁰

Die Einordnung in das Kaskadensystem wird durch die rechtliche Qualifikation des Verkehrsdelikts nach Art. 90 SVG in gewissen Grenzen vorherbestimmt, das Kaskadensystem ist aber feiner gegliedert als die Abstufung zwischen den Straftatbeständen der einfachen, groben und qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung. Dies hat zur Folge, dass eine grobe Verkehrsregelverletzung i.S.v. Art. 90 Abs. 2 SVG grund-

¹⁰ BGer vom 2.12.2005, 6A.52/2005, E. 2.2.3; Mizel (2006), 59; WEISSENBERGER, Art. 16a N 33.

sätzlich als eine schwere Zuwiderhandlung i.S. von Art. 16c SVG einzustufen ist,¹¹ während eine einfache Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 1 SVG sowohl eine leichte als auch eine mittelschwere Widerhandlung i.S.v. Art. 16a oder 16b SVG darstellen kann.¹²

Grundsätzlich können konkrete Umstände des Einzelfalls die Zuordnung verändern, wobei insbesondere das individuelle Verschulden von Bedeutung ist.¹³ In der Praxis wird allerdings sowohl das Hintereinanderfahren mit ungenügendem Abstand als auch das Rechtsüberholen auf der Autobahn regelmässig als schwer Zuwiderhandlung eingestuft.¹⁴ Und insbesondere bei Geschwindigkeitsverstössen wird eine weitgehend schematische Handhabung praktiziert. Insoweit ergibt sich folgendes Bild:¹⁵

Zuwiderhandlung	Geschwindigkeitsverstoss		
	innerorts	Ausserorts	Autobahn
Qualifiziert schwer	Es gelten die Geschwindigkeitslimiten des Art. 90 Abs. 4 SVG, bei denen es auf die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit ankommt		
Schwer	25 km/h und mehr	30 km/h und mehr	35 km/h und mehr
Mittelschwer	21-24 km/h	26-29 km/h	31-34 km/h
Leicht	16-20 km/h	21-25 km/h	26-30 km/h
Besonders leicht	15 km/h und weniger	20 km/h und weniger	25 km/h und weniger

Die konkrete Länge des Führerausweisentzuges richtet sich gemäss Art. 16 Abs. 3 Satz 1 SVG nach den Umständen des Einzelfalls, wobei «namentlich die Gefährdung der Verkehrssicherheit, das Verschulden, der Leumund als Motorfahrzeugführer sowie die berufliche Notwendigkeit, ein Motorfahrzeug zu führen» zu beachten sind.

¹¹ BGE 132 II 234 E. 3.1; BGer vom 30.7.2002, 6A.30/2002, E. 1.2; BGer vom 28.3.2007, 6A.86/2006, E. 3; BGer 21.12.2009, 1C_355/2009, E. 2.1; vgl. auch MIZEL (2006), 33, 35 und 61.

¹² BGE 135 II 138E. 2.4; BGer vom 30.7.2002, 6A.30/2002, E. 1.2; BGer vom 28.3.2007, 6A.86/2006, E. 3; BGer vom 21.12.2009, 1C_355/2009, E. 2.1; MIZEL (2006), 34.

¹³ Vgl. WEISSENBERGER, Vor Art. 16a-c N 5.

¹⁴ Vgl. nur RÜTSCHWEWEBER, in: BSK SVG, Art. 16c N 12 f. m.w.H.

¹⁵ Vgl. hierzu auch RÜTSCHWEWEBER, in: BSK SVG, Art. 16 N 101 ff.; MIZEL (2006), 57 ff.

Gemäss Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG gilt jedoch, dass die vom Gesetz vorgesehene Mindestentzugsdauer nicht unterschritten werden darf,¹⁶ es sei denn, es ist eine Strafmilderung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG vorgenommen worden.

III. Inhalt des Berichts

Der vorliegende Bericht ist so strukturiert, dass zunächst die Frage analysiert wird, unter welchen Voraussetzungen die Verwirklichung von Verkehrsdelikten durch Führerinnen und Führer von Dienstfahrzeugen im Notfalleinsatz nach geltendem Recht als gerechtfertigt anzusehen ist (nachfolgend Kapitel C.). Hierzu wird zunächst die einschlägige Rechtsprechung analysiert und sodann die Frage diskutiert, ob sich diesbezüglich ein Reformbedarf ergibt.

In einem zweiten Schritt geht der Bericht der Frage nach, welche Konsequenzen sich im Falle einer nicht eingreifenden Rechtfertigung für die Fahrzeuglenkerin bzw. den Fahrzeuglenker ergeben, wobei zwischen der Bestrafung im eigentlichen Sinne und der Administrativmassnahme des Führerausweisentzuges differenziert wird (vgl. unten Kapitel D.). Auch hier wird nach einer Analyse der einschlägigen Rechtsprechung ein etwaiger Reformbedarf diskutiert.

Das abschliessende Kapitel E. fasst die im Hinblick auf die Parlamentarische Initiative Lüscher und das Postulat Aebischer gewonnenen Erkenntnisse zusammen und geht auf die Fragen ein, welche von der Auftraggeberin gestellt worden sind.

¹⁶ BGer vom 7.9.2006, 6A.38/2006, E. 3.1.2; BGer vom 23.11.2006, 6A.61/2006, E. 4.3 f.; BGer vom 16.5.2008, 1C_275/2007, E. 4.5 f.; BGer vom 24.7.2008, 1C_7/2008, E. 7; BGer vom 31.3.2009, 1C_424/2008, E. 4.6; BGer vom 1.9.2009, 1C_130/2009, E. 2.2; BGer vom 17.9.2009, 1C_22/2009, E. 2.5; vgl. auch RÜTSCHÉ, in: BSK SVG, Art. 16 N 91 ff.; kritisch hierzu – bezogen auf die Fälle, in denen Verfahrensfehler vorliegen – WEISSENBERGER, Art. 16 N 28, 32 f. sowie Vor Art. 16a-c N 10.

B. Die Rechtfertigung von Verkehrsdelikten im Rahmen von Dienstfahrten

I. Anwendbare Rechtfertigungsgründe und ihr Verhältnis zueinander

Wie bereits im Rahmen der Darstellung der Ausgangslage aufgezeigt, können sich die Führerinnen und Führer von Dienstfahrzeugen im Notfalleinsatz zum einen auf den Rechtfertigungsgrund von Art. 100 Ziff. 4 SVG berufen, zum anderen aber auch auf allgemeine Rechtfertigungsgründe, wobei hier neben dem Handeln aufgrund eines Gesetzes (Art. 14 StGB) auch ein rechtfertigender Notstand (Art. 17 StGB) sowie eine Rechtfertigung infolge der Wahrnehmung berechtigter Interessen in Betracht kommen kann.

Soweit mehrere Rechtfertigungsgründe in Betracht kommen, kann sich der Täter auf jeden einzeln stützen, d.h. eine Rechtfertigung der Tat ist schon dann anzunehmen, wenn auch nur einer von mehreren in Betracht kommenden Rechtfertigungsgründen gegeben ist. Eine bestimmte Reihenfolge, in der Rechtfertigungsgründe zur Anwendung kommen, besteht grundsätzlich nicht; etwas Anderes gilt nur im Hinblick auf Rechtfertigungsgründe, die eine spezielle Regelung für eine bestimmte Situation begründen und die deshalb als lex specialis vorrangig zur Anwendung kommen. Die allgemeinen Rechtfertigungsgründe kommen dann nur nachrangig zur Anwendung – und dies auch nur dann, wenn die speziellere Rechtfertigungsnorm keine abschließende Regelung begründet.

Bezogen auf Verkehrsdelikte, die von den Führerinnen und Führer von Dienstfahrzeugen begangen werden, handelt es sich bei Art. 100 Ziff. 4 SVG um eine lex specialis zu den Art. 14 StGB¹⁷ und Art. 17 StGB.¹⁸ Hieraus folgt, dass Verkehrsdelikte,

¹⁷ Vgl. BGE 141 IV 417 E. 3.2; BGer vom 23.12.1997, 6A.95/1997, E. 3.b); BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009, E. 4.1; BGer vom 13.8.2009, 6B_288/2009, E. 3.3; BGer vom 3.4.2013, 6B_689/2012, E. 2.1; BGer vom 17.1.2019, 6B_1161/2018, E. 1.1.3; KGer BL vom 13.12.2016, 460 16 139, E. 3.1.2; RÜTSCHE, in: BSK SVG, Art. 16 N 62; GIGER, Art. 100 N 22; JEANNERET, Art. 100 N 178; KESHELA-VA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 38; WEISSENBERGER, Art. 100 N 24; NIGGLI/MAEDER, 73; WELTE, 18.

die von Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen begangen werden, vorrangig nach Art. 100 Ziff. 4 SVG zu beurteilen sind. Scheidet eine Rechtfertigung über Art. 100 Ziff. 4 SVG aus, kann sich eine Rechtfertigung aber subsidiär über Art. 14 StGB¹⁹ bzw. über Art. 17 StGB oder auch über den Rechtfertigungsgrund der Wahrnehmung berechtigter Interessen ergeben.

II. Art. 100 Ziff. 4 SVG

Bei Art. 100 Ziff. 4 SVG, der davon spricht, dass der Täter sich «nicht strafbar» macht, handelt es sich nach heute wohl nicht mehr bestrittener Auffassung um einen Rechtfertigungsgrund.²⁰ Die Rechtfertigung setzt in objektiver Hinsicht voraus, dass drei Voraussetzungen erfüllt sind:

- 1) Es handelt sich bei der Fahrt, in deren Verlauf Verkehrsdelikte begangen werden, um eine dringliche Dienstfahrt.
- 2) Es werden während der Fahrt die erforderlichen Warnsignale, d.h. Blaulicht und Wechselklanghorn gegeben.
- 3) Die Fahrzeuglenkerin bzw. der Fahrzeuglenker lässt alle Sorgfalt walten, die nach den Umständen erforderlich ist.

¹⁸ Vgl. BGE 113 IV 126 E. 2.b); BGer vom 4.8.2003, 6S.162/2003, E. 3.1; KGer FR vom 23.5.2015, 501 2015 41, E. 3.d)cc) = FZR 2015, 294, 299; BezirksGer Liestal vom 5.3.1996, E. 6 = SG 1996 Nr. 1090; JEANNERET, Art. 100 N 178; KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 38; NIGGLI/MAEDER, 73; SCHILD TRAPPE, 645.

¹⁹ Botschaft BBI 2015, 2925; BGE 141 IV 417 E. 3.2; BGer vom 23.12.1997, 6A.95/1997, E. 3.b); BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009, E. 4.4.2; BGer 13.8.2009, 6B_288/2009, E. 3.5; BGer vom 3.4.2013, 6B_689/2012, E. 2.4; BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 4.3; BGer vom 20.7.2016, 6B_1102/2015, E. 3; BGer vom 17.1.2019, 6B_1161/2018, E. 1.1.3; KGer FR vom 18.1.2011, 501 2010-37/38, E. 2.b)aa); KGer FR vom 8.3.2017, 501 2016 130, E. 3.3; KGer SG vom 27.10.2015, ST.2015.34-SK3, E. 3.e) = CAN 2016, 187 = GVP 2015 Nr. 52; RÜTSCHE, in: BSK SVG, Art. 16 N 62; GIGER, Art. 100 N 22; JEANNERET, Art. 100 N 179; KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 51; WEISSENBERGER, Art. 100 N 25, SCHAFFHAUSER, Band III, N 2280; WELTE, 18 und 22.

²⁰ HUMBEL/KOBLER/MEYER, 255 f.; JEANNERET, Art. 100 N 183; MAURER, in: Donatsch, Art. 100 N 15; vgl. auch KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 59 m.w.H. zu abweichenden Auffassung im älteren Schrifttum.

Hinzukommen muss dann noch ein (ungeschriebenes) subjektives Element, nämlich der Wille, durch die Inanspruchnahme der Vorrechte ein legitimes Ziel zu verfolgen.²¹

1. Vorliegen einer dringlichen Dienstfahrt

Eine Dienstfahrt liegt vor, wenn eine Fahrt in Erfüllung der öffentlichen Aufgaben der Feuerwehr, der Sanität, der Polizei oder des Zolls ausgeführt wird.²² Dringlich ist die Dienstfahrt dann, wenn es darum geht, Menschenleben zu retten oder bedeutende Sachwerte zu erhalten, wobei entscheidend ist, «dass Rechtsgüter gefährdet sind, bei denen selbst kleine Zeitverluste eine erhebliche Vergrösserung der Schäden bewirken können».²³ Dies ist z.B. bei einem medizinisch indizierten dringlichen Krankentransport in ein Spital der Fall – und dies auch dann, wenn keine Lebensgefahr besteht.²⁴ Typische Fälle sind des Weiteren die Fälle von Sanitätsfahrzeugen, die zu einem Unfallort gerufen werden,²⁵ Polizeifahrzeuge, die Verkehrsteilnehmer verfolgen, um einen andauernden massiven Geschwindigkeitsverstosses zu unterbinden,²⁶

²¹ Vgl. JEANNERET, Art. 100 N 171; WELTE, 21 f.

²² Botschaft BBI 2015, 2925; JEANNERET, Art. 100 N 159; KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 48; MAURER, in: Donatsch, Art. 100 N 16, WELTE, 18; HUMBEL/KOBLER/MEYER, 240.

²³ BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009, E. 4.4.1; BGer vom 13.8.2009, 6B_288/2009, E. 3.4; BGer vom 3.4.2013, 6B_689/2012, E. 2.1; BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 3.4; BGer vom 20.7.2016, 6B_1102/2015, E. 2.1; BGer vom 20.7.2016, 6B_1102/2015, E. 3; BGer vom 12.12.2017, 6B_1102/2016, E. 3; BGer 6B_1302/2017, 6B_1303/2017, E. 3.1.3; KGer FR vom 8.3.2017, 501 2016 130, E. 2.1; JEANNERET, Art. 100 N 161; KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 49; HUMBEL/KOBLER/MEYER, 241; SCHAFFHAUSER, Band I, N 901; SCHULTZ, 71; WELTE, 19; vgl. auch Merkblatt des UVEK zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn vom 21. Oktober 2019, Ziff. 1.

²⁴ Vgl. BGE 113IV 126 E. 2.c); WELTE, 19.

²⁵ Vgl. BGer vom 4.8.2003, 6S.162/2003, E. 3.2.

²⁶ BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 3.4; vgl. auch BGer vom 6.6.2000, 4C.3/1997, E. 4; WELTE, 19.

sowie Verkehrsdelinquenten, die unter Begehung weiterer Verstöße vor der Polizei flüchten.²⁷

Keine dringliche Dienstfahrt liegt vor, wenn Polizeibeamten an einen Tatort gerufen werden, um eine (Diebstahls-)Anzeige aufzunehmen, wobei der Täter nicht mehr vor Ort anwesend ist,²⁸ wenn ein Polizeibeamter eine Kollegin ins Spital fährt, damit diese dort ihren verunglückten Vater besuchen kann,²⁹ oder wenn ein Strassenverkehrsverstoss bereits beendet ist und es «nur noch» darum geht, den jetzt wieder vorschriftsmässig fahrenden (und nicht auf der Flucht vor der Polizei befindlichen) Fahrer zu identifizieren und festzunehmen.³⁰

Die Einschätzung der Dringlichkeit der Dienstfahrt hat auf der Grundlage des Erkenntnisstandes des vor Ort handelnden Täters zu erfolgen (ex ante-Perspektive). Entscheidend ist, wie sich die Sachlage dem Fahrzeugführer «im Zeitpunkt ihres Einsatzes bzw. im Zeitpunkt der Erteilung eines Einsatzbefehls darbietet».³¹ Die Verbindlichkeit der ex ante-Perspektive folgt aus dem Umstand, dass der Täter auf der Basis einer Prognose handeln muss, deren Basis notwendigerweise nur die im Zeitpunkt des Handelns zur Verfügung stehenden Informationen sein können. Selbst dann, wenn man grundsätzlich auf eine objektive Sichtweise abstehen wollte, wäre der hiervon abweichende individuelle Erkenntnisstand des Täters jedenfalls über Art. 13 StGB verbindlich, der bestimmt: «Handelt der Täter in einer irrgen Vorstellung über den Sachverhalt, so beurteilt das Gericht die Tat zu Gunsten des Täters nach dem Sachverhalt, den sich der Täter vorgestellt hat.»³²

Das Bundesgericht hat in einem Fall, in dem die Annahme der Täter, es gehe um das Auffangen gewaltbereiter und gefährlicher Täter auf der Flucht, durch keine kon-

²⁷ Vgl. KGer BL vom 13.12.2016, 460 16 139, E. 3.3.2.b) und c).

²⁸ BGer vom 3.4.2013, 6B_689/2012, E. 2.2 f.; BGer vom 20.7.2016, 6B_1102/2015, E. 2.1; KGer FR vom 8.3.2017, 501 2016 130, E. 2.1; WEISSENBERGER, Art. 100 N 27.

²⁹ BGer vom 20.7.2016, 6B_1102/2015, E. 2.3.

³⁰ BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009, Erw. 4.3.1 f. und 4.4.1; BGer vom 13.8.2009, 6B_288/2009, E. 3.4; BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 3.4; BGer vom 20.7.2015, 6B_1102/2015, E. 2.1; Welte, 19.

³¹ Merkblatt UVEK (Fn. 23), Ziff. 1; KGer BL vom 13.12.2016, 460 16 139, E. 3.2.2.b); HUMBEL/KOBLER/MEYER, 261; KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 49.

³² So JEANNERET, Art. 100 N 172.

kreten Anhaltspunkte getragen, sondern – aus der Sicht des Gerichts – eine reine Hypothese war, auf die objektive Situation abgestellt.³³ Dieser Entscheid stellt aber nicht die Verbindlichkeit der ex ante-Perspektive in Frage, sondern ist damit zu erklären, dass sich die Einlassung der Polizeibeamten aus der Sicht des Gerichts als Schutzbehauptung darstellte und diesen in Tat und Wahrheit durchaus bewusst war, dass es sich bei den konkret verfolgten Personen allenfalls theoretisch um besonders gefährliche und gewaltbereite Täter handeln könnte.

2. Geben der erforderlichen Warnsignale

Grundsätzlich haben Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer dann, wenn sie während einer dringlichen Dienstfahrt Vorrechte für sich in Anspruch nehmen wollen, besondere Warnsignale abzugeben. Die Frage, welche Warnsignale wann abzugeben sind, ist näher in einem Merkblatt zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn des UVEK vom 21. Oktober 2019 geregelt.³⁴

Warnsignale müssen während einer dringlichen Dienstfahrt grundsätzlich nicht erst dann gegeben werden, wenn Geschwindigkeitslimiten überschritten werden, sondern vielmehr generell, also während der gesamten dringlichen Dienstfahrt.³⁵ Grundsätzlich müssen beide Arten von Warnsignalen kumulativ gegeben werden, zur Nachtzeit kann es jedoch in bestimmten Situationen ausreichen, nur Blaulicht einzusetzen,³⁶ wobei dann allerdings auch keine Vorrechte in Anspruch genommen werden dürfen.³⁷ Die Frage, ob eine Rechtfertigung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG auch dann in Betracht kommt, wenn entweder nicht beide Warnsignale gegeben oder diese nicht vor-

³³ Vgl. BGer vom 17.1.2019, 6B_1161/2018, E. 1.2.1; BGer vom 24.1.2020, 6B_1224/2019, 6B_1250/2019, E. 4.

³⁴ Vgl. Merkblatt zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn vom 21. Oktober 2019.

³⁵ BGer vom 20.3.2018, 1C_117/2017, E. 7.

³⁶ Vgl. BGE 113 IV 126 E. 2; MAURER, in: DONATSCH, Art. 100 N 16; WELTE, 20.

³⁷ BGer vom 20.4.2018, 6B_1302/2017, 6B_1303/2017, E. 3.1.3; Merkblatt UVEK (Fn. 34), Ziff. 2; HUMBEL/KOBLER/MEYER, 262; WELTE, 19.

schriftsgemäss verwendet werden, hat das Bundesgericht in seiner Rechtsprechung zum alten Recht soweit ersichtlich stets offengelassen.³⁸

Für das jetzt geltende Recht gilt, dass eine Rechtfertigung auch dann in Betracht kommt, wenn die Abgabe der eigentlich erforderlichen Warnsignale unterbleibt, weil dies der Erfüllung einer gesetzlichen Aufgabe entgegenstehen würde. Einschlägige Fallgestaltungen sind zum einen Nachfahrmessungen³⁹ und zum anderen polizeiliche Observationen.⁴⁰ Werden in anderen Situationen die erforderlichen Warnsignale nicht gegeben, kann nach der heute geltenden Fassung des Art. 100 Ziff. 4 SVG zumindest eine Strafmilderung erfolgen.

3. Wahrung der nach den Umständen erforderlichen Sorgfalt

In materieller Hinsicht ist entscheidend, dass Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer während einer dringlichen bzw. polizeitaktisch notwendigen Dienstfahrt die Sorgfalt walten lassen, «die nach den Umständen erforderlich ist». Mit der über dieses Merkmal erfolgenden Inbezugnahme des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit⁴¹ wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Inanspruchnahme von Sonderrechten besondere Gefahren für die Verkehrsteilnehmer erzeugt, die nach den allgemeinen Regeln Vorrang hätten; dieser besonderen Gefahrenlage haben die Fahrzeugührerin bzw. der Fahrzeugführer des Dienstfahrzeuges durch besondere Sorgfalt zu kompensieren.⁴²

³⁸ Vgl. BGE 113 IV 126 E. 2.a); BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009, E. 4.4.1; BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 3.4; JEANNERET, Art. 100 N 156 f.

³⁹ Vgl. BGE 141 IV 317; BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009; Kantonsgericht SG vom 27.10.2015, ST.2015.34-SK3 = GVP 2015 Nr. 52 = CAN 2016, 187.

⁴⁰ Vgl. Kantonsgericht FR vom 18.1.2011, 501 2010 37/38 = FZR 2011, 48: Tempoexzess, der begangen wurde, um die Übergabe von Kokain observieren und die involvierten Personen anhalten zu können.

⁴¹ Vgl. BGer vom 4.8.2003, 6S.162/2003, E. 3.1; KGer FR vom 8.3.2017, 501 2016 130, E. 4.1; SCHAFFHAUSER, Bd. III, N 2278; a.A. KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 55: Es handele sich um ein ungeschriebenes eigenständiges Merkmal; vgl. auch WEISSENBERGER, Art. 100 N 28.

⁴² Vgl. BGer vom 12.5.1995, 6S.33/1995, E. 2; BGer vom 6.6.2000, 4C.3/1997, E. 3.b); BGer vom 4.8.2003, 6S.162/2003, E. 3.1; BGer vom 18.7.2013, 6B_738/2012, E. 2.3.2; OGer BE, I. Strafkammer

Das Mass der anzuwendenden Sorgfalt ist umso höher, je wichtiger die verletzte Verkehrsregel für die Verkehrssicherheit ist.⁴³ Hieraus folgt, dass bei Kreuzungen besondere Sorgfalt gefordert ist.⁴⁴ Das Hineinfahren in eine Kreuzung ohne Wechselklanghorn ist per se nicht sorgfaltsgemäss.⁴⁵ Insbesondere bei Rotlichtverstößen wird ein sehr hohes Mass an Sorgfalt verlangt.⁴⁶ Dies bedeutet konkret, dass die Führerin/der Führer eines Dienstfahrzeuges, die/der bei Rotlicht in eine Kreuzung einfährt, so langsam fahren muss, dass ihm ein Anhalten möglich ist, wenn andere Verkehrsteilnehmer die Warnsignale übersehen oder nicht beachten.⁴⁷ Bei einer mehrspurigen Kreuzung bedarf es eines Hineintastens «Spur-um-Spur», gegebenenfalls kombiniert mit einem Sicherheitshalt.⁴⁸ Die den Umständen nach gebotene Sorgfalt hat der Fahrer gewahrt, der in eine Kreuzung hineinfährt, nachdem er festgestellt hat, dass der eigentlich bevorrechtigte Querverkehr angehalten hat, wobei er dann mit einem Fahrzeug kollidiert, dessen Lenker den anhaltenden Querverkehr überholt.⁴⁹

vom 24.5.1967, ZBJV 1970, 386 f.; OGes ZH vom 24.4.1972, E. I.c) = SJZ 70 (1974), 89, =ZR 72 (1973), 182; Jeanneret, Art. 100 N 166; KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 57; MAURER, in: Donatsch, Art. 100 N 16; WEISSENBERGER, Art. 100 N 26; SCHAFFHAUSER, Band III., N 2278; SCHUBARTH, 558; SCHULTZ, 71; WELTE, 20.

⁴³ BGer vom 6.6.2000, 4C.3/1997 E. 3.b); BGer vom 4.8.2003, 6S.162/2003, E. 3.1; BGer vom 18.7.2013, 6B_738/2012, E. 2.3.2; JEANNERET, Art. 100 N 166; KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 58; MAURER, in: Donatsch, Art. 100 N 16; WEISSENBERGER, Art. 100 N 26; MIZEL (2005), 236; SCHUBARTH, 558; WELTE, 20.

⁴⁴ BGer vom 20.4.2018, 6B_1302/2017, 6B_1303/2017, E. 3.1.3.

⁴⁵ BGer vom 20.4.2018, 6B_1302/2017, 6B_1303/2017, E. 3.2 f.

⁴⁶ BGer vom 12.5.1995, 6S.33/1995, E. 2; BGer vom 18.7.2013, 6B_738/2012, E. 2.3.2; KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 58; Merkblatt UVEK (Fn. 34), Ziff. 4.

⁴⁷ BGer vom 18.7.2013, 6B_738/2012, E. 2.3.2; Merkblatt UVEK (Fn. 34), Ziff. 4; Jeanneret, Art. 100 N 168; HUMBEL/KOBLER/MEYER, 276 ff.; WELTE, 21.

⁴⁸ BGer vom 18.7.2013, 6B_738/2012, E. 2.4.1; kritisch hierzu RUSCH, 239 f. sowie WEISSENBERGER, Art. 100 N 27: überzogene Sorgfaltsanforderungen, die Pflichten der anderen Verkehrsteilnehmer werden zu wenig berücksichtigt und letztlich der Erfolg von Notfalleinsätzen gefährdet.

⁴⁹ Vgl. BGer vom 4.8.2003, 6S.162/2003, E. 3.2; zustimmend WEISSENBERGER, Art. 100 N 27.

Im Übrigen lässt sich der Rechtsprechung entnehmen, dass stets die Verkehrssituation sowie die Witterungsbedingungen zu beachten sind.⁵⁰ Nachfahrten im regen Morgenverkehr mit hoher Geschwindigkeit und zu niedrigem Abstand sind nicht zu rechtfertigen.⁵¹ Das Hervorrufen konkreter Gefährdungen für andere Verkehrsteilnehmer kann nicht mehr Ausdruck der zu wahren Sorgfalt sein.⁵² Umstritten ist, ob eine Raserfahrt i.S. von Art. 90 Abs. 4 SVG wegen des damit einhergehenden Risikos eines tödlichen Ausgangs gerechtfertigt werden kann.⁵³

Zu beachten sind auch die Gründe für und der daraus resultierende Grad der Dringlichkeit.⁵⁴ Wenn sich nach einem Verkehrsunfall bereits eine Ambulanz an den Unfallort begibt und der Täter nicht mehr vor Ort ist, ist es unverhältnismässig, wenn ein Polizeifahrzeug einen Rotlichtverstoss begeht.⁵⁵

Auch bei der Beurteilung der Frage, ob der Täter die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt gewahrt hat, ist auf den Sachverhalt abzustellen, wie er sich für den Täter im Zeitpunkt seines Handelns dargestellt hat (vgl. Art. 13 StGB).⁵⁶

⁵⁰ JEANNERET, Art. 100 N 166; HUMBEL/KOBLER/MEYER, 280; SCHULTZ, 72; WELTE, 20.

⁵¹ WELTE, 28 unter Verweis auf die Fälle BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009, E. 2.3; BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 4.3.

⁵² BGer vom 6.6.2000, 4C.3/1997, E. 3.b); OGer BE, I. Strafkammer vom 24.5.1967, ZBJV 1970, 386 f.; JEANNERET, Art. 100 N 166; MAURER, in: DONATSCH, Art. 100 N 16; MIZEL (2005), 233; SCHAFFHAUSER, Band III, N 2278; WELTE, 20; vgl. auch SCHUBARTH, 557; vgl. aber auch WEISSENBERGER, Art. 100 N 26: Rechtfertigung nur in ganz seltenen Fällen.

⁵³ Eher verneinend BGer vom 12.12.2017, 6B_1102/2016, E. 6.1; BGer vom 17.1.2019, 6B_1161/2018, E. 1.2.2; BGer vom 24.1.2020, 6B_1224/2019, E. 3.1; vgl. auch BGer vom 17.1.2018, 6B_1161/2018, E. 1.2.3; MIZEL (2013), 198; WELTE, 28 f.; a.A. KGer BL vom 13.12.2016, 460 16 139, E. 3.3.2 für eine Raserfahrt zur Verfolgung eines flüchtenden Motorradfahrers, wobei es aber nicht zu einer konkreten Gefährdung gekommen ist (E. 3.3.2.e).

⁵⁴ KGFR vom 18.1.2011, 5012010-37/38, E. 2.b)aa); KGFR vom 23.5.2015, 501 2015 41, E. 3 f)aa) = FZR 2015, 294, 301; GIGER, Art. 100 N 24; JEANNERET, Art. 100 N 167; vgl. auch BGer vom 3.4.2013, 6B_689/2012, E. 2.3; MIZEL (2005), 239.

⁵⁵ BGer vom 20.4.2018, 6B_1302/2017, 6B_1303/2017, E. 3.4.

⁵⁶ Vgl. GIGER, Art. 100 N 24; MIZEL (2005), 242.

III. Art. 14 StGB

1. Voraussetzungen der Rechtfertigung

Art. 14 StGB stellt eine Blankettnorm dar; eine Rechtfertigung setzt voraus, dass der Täter so handelt, «wie es das Gesetz gebietet oder erlaubt».⁵⁷ Unstreitig ist, dass eine Rechtfertigung dann eintritt, wenn sich der Täter auf eine Handlungsermächtigung stützen kann, die sich aus dem Polizeirecht oder aus dem Strafprozessrecht⁵⁸ ergibt. Umstritten ist, ob es ausreichend ist, dass sich der Täter nicht auf eine gesetzliche Handlungsermächtigung, sondern auf einen Dienstbefehl stützen kann.⁵⁹ Während letzteres in der Literatur kritisch gesehen wird,⁶⁰ soll nach h.M. auch in diesen Fällen Art. 14 StGB zur Anwendung kommen.⁶¹ Bezogen auf Verkehrsdelikte, die von den Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen bei Notfalleinsätzen begangen werden, kommt es entscheidend darauf an, ob das Verhalten im konkreten Einzelfall dem sowohl für das Polizeirecht als auch für das Strafprozessrecht verbindlichen Grundsatz der Verhältnismässigkeit entspricht.⁶²

⁵⁷ KGer FR vom 18.1.2011, 5012010-37/38, E. 2.c)aa)bbb); WOHLERS, in: HK-StGB, Art. 14 N 1.

⁵⁸ Vgl. z.B. BGer vom 10.9.2009, 6B_560/2009, E. 3.5.1, wo – bezogen auf eine Privatperson – auf das strafprozessuale Festnahmerecht abgestellt wird.

⁵⁹ Kritisch z.B. WELTE, 22; vgl. auch HUMBEL/KOBLER/MEYER, 253.

⁶⁰ NIGGLI/GÖHLICH, in: BSK StGB, Art. 14 N 16; TRECHSEL/GETH, in: PK-StGB, Art. 14 N 2 und 7; WOHLERS, in: HK-StGB, Art. 14 N 5; SEELMANN/GETH, N 207.

⁶¹ Vgl. z.B. BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 4.3: Art. 14 i.V.m. dem Dienstbefehl 186 der Kantonspolizei Aargau.

⁶² BGE 107 IV 84 E. 4; BGE 141 IV 417, E. 2.3 und 3.2; BGer vom 9.5.1983, A.804/83, E. 2; BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009, E. 4.4.2; BGer vom 13.8.2009, 6B_288/2009, E. 3.5; BGer vom 10.9.2013, 6B_560/2009, E. 3.5.2; BGer vom 3.4.2013, 6B_689/2012, E. 2.4; BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 4.3; BGer vom 20.7.2016, 6B_1102/2015, E. 3; BGer vom 7.12.2018, 6B_372/2018, E. 3.3.2 KGer FR vom 18.1.2011, 5012010-37/38, E. 2.b)aa); Kantonsgericht St. Gallen vom 27.10.2015, ST.2015.34-SK3, Erw. II.2.c und II.3 = GVP 2015 Nr. 52 = CAN 2016, 187; WEISSENBERGER, Art. 100 N 25; NIGGLI/GÖHLICH, in: BSK StGB, Art. 14 N 4; WOHLERS, in: HK-StGB, Art. 14 N 4; WELTE, 22.

2. Anwendungsbereich der Rechtfertigung über Art. 14 StGB

Festzuhalten bleibt, dass die Massstäbe, die zur Beurteilung der Verhältnismässigkeit im Rahmen einer Rechtfertigung über Art. 14 StGB zur Anwendung kommen, denen entsprechen, die im Rahmen von Art. 100 Ziff. 4 SVG bei der Beurteilung der den Umständen nach erforderlichen Sorgfalt zur Anwendung kommen. Auch im Rahmen des Art. 14 StGB sind die Witterungsbedingungen und die Verkehrssituation zu beachten.⁶³ Das Hervorrufen einer konkreten Gefahr für Leib und Leben Dritter kann nicht als verhältnismässig angesehen werden.⁶⁴ Gleches soll auch dann gelten, wenn es sich um eine Fahrt handelt, die vom Tempo her nur 1 km/h unterhalb der Qualifikation als Raserfahrt liegt.⁶⁵ Basis für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit ist auch hier wieder die Situation, wie sie sich zum Zeitpunkt des Eingreifens dargestellt hat.⁶⁶ Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass dem vor Ort handelnden Beamten ein gewisser Ermessensspielraum zuzugestehen und dieser von den Gerichten zu respektieren ist.⁶⁷

Im Ergebnis bedeutet dies, dass in den Fällen, in denen die Anwendung des Art. 100 Ziff. 4 SVG daran scheitert, dass die Fahrzeuglenkerin/der Fahrzeuglenker die den Umständen nach erforderliche Sorgfalt nicht beachtet hat, eine Rechtfertigung nach Art. 14 StGB daran scheitern muss, dass dann auch die Verhältnismässigkeit des Handelns zu verneinen ist.⁶⁸ Bedeutung hat Art. 14 StGB damit allein für die Fälle, in denen Art. 100 Ziff. 4 SVG allein deswegen nicht zur Anwendung kommt, weil die nach Art. 100 Ziff. 4 SVG erforderlichen Warnsignale nicht gegeben worden sind.⁶⁹

⁶³ Vgl. BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 4.4.

⁶⁴ Vgl. BGE 141 IV 417 E. 2.4.

⁶⁵ BGer vom 20.7.2016, 6B_1102/2015, E. 3.

⁶⁶ BGE 107 IV 84 E. 4.c).

⁶⁷ BGE 107 IV 84 E. 4.d).

⁶⁸ Vgl. BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009, E. 4.4.2: Ziel der Identitätsfeststellung rechtfertigt keine massive Geschwindigkeitsüberschreitung und zu geringen Abstand im dichten Morgenverkehr; dies gilt insbesondere dann, wenn (und weil) die Gefährdung Dritter deutlich höher war als die Gefahr, welche der verfolgte Motorradfahrer seinerseits begründet hatte; vgl. auch BGer vom 13.8.2009, 6B_288/2009, E. 3.5.

⁶⁹ Vgl. BGE 141 IV 417 E. 3.2.

Theoretisch wäre Art. 14 StGB auch dann anwendbar, wenn die Anwendung des Art. 100 Ziff. 4 SVG daran scheitert, dass es sich zwar um eine Dienstfahrt handelt, diese aber nicht dringlich ist. In diesen Fällen erscheint es aber höchst zweifelhaft, ob die Begehung von Verkehrsdelikten als Massnahmen eingestuft werden können, die mit dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu vereinbaren sind.

IV. Art. 17 StGB.

Eine Rechtfertigung nach Art. 17 StGB setzt zweierlei voraus: Es muss zum einen eine nicht anders abwendbare Gefahr für ein eigenes Rechtsgut des Notstandstäters oder einer dritten Person bestehen (sog. Notstandslage) und der Notstandstäter muss handeln, um höherwertige Interessen zu wahren (Angemessenheit der Notstandshandlung).

1. Notstandslage

Notstandsfähig sind grundsätzlich alle Rechtsgüter einer Person (Individualrechtsgüter),⁷⁰ nicht aber die Interessen der Allgemeinheit bzw. des Staates als Hoheitsträger.⁷¹ Eine Notstandslage kann damit dann gegeben sein, wenn es um den Schutz von Leib und Leben, der Freiheit oder auch des Eigentums von Individuen geht. Dies ist z.B. dann der Fall, wenn die Feuerwehr zu einem Brandort oder die Sanität zu einem Unfall mit Personenschaden gerufen wird, bei dem Verletzten so schnell wie möglich ärztliche Hilfe gebracht werden muss.⁷²

Bei Einsatzfahrten von Polizeifahrzeugen liegt eine Notstandslage z.B. dann vor, wenn es darum geht, eine noch laufende Tat zu unterbinden. Anders liegt es dann, wenn die Täter den Tatort bereits verlassen haben. Hier kann allenfalls dann eine

⁷⁰ BGE 106 IV 65 E. 4; BGer vom 11.7.2003, 6A.28/2003, E. 2.2; NIGGLI/GÖHLICH, in: BSK StGB, Art. 17 N 5; TRECHSEL/GETH, in: PK-StGB, Art. 17 N 4; WOHLERS, in: HK-StGB, Art. 17 N 3; HUMBEL/KOBLER/MEYER, 245; SCHILD TRAPPE, 644; SCHUBARTH, 557.

⁷¹ BGer vom 31.5.2010, 6B_176/2010, E. 2.1.

⁷² WELTE, 23.

Notstandslage angenommen werden, wenn die Polizei den flüchtenden Täter verfolgt, um diesem die Deliktsbeute abzunehmen. Wenn es dagegen allein darum geht, den Täter eines bereits abgeschlossenen Gewaltdelikts oder den ohne Beute flüchtenden Täter eines Eigentumsdelikts zu stellen, um ihn der Strafverfolgung zuzuführen, handelt die Polizei zum Schutz von Allgemeininteressen und kann sich nicht auf das Vorliegen einer Notstandslage berufen.⁷³

Das Vorliegen einer Gefahr ist auf der Grundlage des Erkenntnisstandes des Notstandstäters im Zeitpunkt Notstandshandlung zu beurteilen (ex ante-Perspektive).⁷⁴ Am Vorliegen einer Notstandslage ändert sich nichts, wenn sich der Gesundheitszustand im Nachhinein betrachtet als ungefährlich herausstellt.⁷⁵

2. Angemessenheit der Notstandshandlung

Liegt eine nicht anders abwendbare Gefahr⁷⁶ für ein Individualrechtsgut vor, ist des Weiteren erforderlich, dass der Notstandstäter handelt, um höherwertige Interessen zu wahren. Erforderlich ist eine Abwägung der im jeweiligen Einzelfall einander gegenüberstehenden Güter und Interessen, wobei neben dem Rang der jeweils betroffenen Rechtsgüter auch die Schwere der in Frage stehenden Beeinträchtigung und der Grad der Gefahr, in der sich die betroffenen Rechtsgüter befinden, zu beachten ist.⁷⁷ Eine Dienstfahrt, die ein tödliches Risiko begründet, kann auch über Art. 17 StGB nicht gerechtfertigt werden.⁷⁸

⁷³ HUMBEL/KOBLER/MEYER, 248.

⁷⁴ NIGGLI/GÖHLICH, in: BSK StGB, Art. 17 N 11; TRECHSEL/GETH, in: PK-StGB, Art. 17 N 3; SEELMANN/GETH, N 163.

⁷⁵ Vgl. BGE 106 IV 1 betreffend einen Krankentransport durch eine Privatperson.

⁷⁶ Zum Grundsatz der absoluten Subsidiarität vgl. BGE 116 IV 364 E. 1.b); BGer vom 16.11.1992, 6A.58/1992, E. 4.b); BGer vom 31.5.2010, 6B_176/2010, E. 2.3; BGer vom 26.6.2014, 6B_322/2014, E. 1.1; NIGGLI/GÖHLICH, in: BSK StGB, Art. 17 N 16; TRECHSEL/GETH, in: PK-StGB, Art. 17 N 7; WOHLERS, in: HK-StGB, Art. 17 N 6; HUMBEL/KOBLER/MEYER, 246; WELTE, 24.

⁷⁷ NIGGLI/GÖHLICH, in: BSK StGB, Art. 17 N 21 ff.; TRECHSEL/GETH, in: PK-StGB, Art. 17 N 8; WOHLERS, in: HK-StGB, Art. 17 N 7; HUMBEL/KOBLER/MEYER, 250 f.; SCHILD TRAPPE, 648; WELTE, 24.

⁷⁸ BGer vom 24.1.2020, 6B_1224/2019, E. 3.1.

So kann z.B. die abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer dadurch gerechtfertigt werden, dass eine Geschwindigkeitsüberschreitung angesichts der konkreten Umstände, zu denen unter anderem auch die Verkehrssituation und die Straßen- und Witterungsbedingungen gehören, als eine noch verhältnismässige Risikosetzung erweist.⁷⁹ An einem Schutz höherwertiger Interessen fehlt es dann, wenn der Fahrzeugführer konkrete Gefahren für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer begründet.⁸⁰ Dies gilt selbst dann, wenn sein Verhalten die einzige Möglichkeit darstellt, ein in konkreter Lebensgefahr schwebendes Unfallopfer doch noch retten zu können.

Massivere Geschwindigkeitsüberschreitungen und auch Trunkenheitsfahrten sind allenfalls dann zu rechtfertigen, wenn es um den Schutz hochwertiger Rechtsgüter geht, wie insbesondere gewichtige Beeinträchtigungen an Leib, Leben und Gesundheit von Menschen,⁸¹ nicht aber dann, wenn es um die Rettung von Tieren geht.⁸² Auch dann, wenn es um Menschen geht, bedarf es Anhaltspunkte für schwerwiegende Krankheitssymptome oder lebensbedrohliche gesundheitliche Beeinträchtigungen, die ein unverzügliches Aufsuchen eines Spitals erforderlich machen.⁸³ An einer hinreichend gewichtigen Beeinträchtigung fehlt es beispielsweise bei einem Geschwindigkeitsverstoss, den ein an Durchfall leidender Fahrzeuglenker auf der Autobahn begeht, um sich auf die Toilette begeben zu können.⁸⁴

Bei der Beurteilung der Frage, ob der Täter ein höherwertiges Interesse geschützt hat, ist auf den Sachverhalt abzustellen, wie er sich für den Täter im Zeitpunkt seines Handelns dargestellt hat (vgl. Art. 13 StGB).⁸⁵

⁷⁹ Vgl. BGE 106 IV 1 E. 2.d).

⁸⁰ BGer vom 4.9.2007, 1C_4/2007, E. 2.2.

⁸¹ BGer vom 11.7.2003, 6A.28/2003, E. 2.2; vgl. auch BGer vom 16.11.1992, 6A.58/1992, E. 4.b); BGer vom 16.2.1998, 6A.107/1997, E. 2.a); zur restriktiven Linie der Rechtsprechung vgl. auch MIZEL (2005), 234 f.

⁸² BGE 116 IV 364 E. 1.a); BGer vom 11.7.2003, 6A.28/2003, E. 2.2; BGer vom 16.9.2008, 1C_232/2008, E. 5.2.3; BGer vom 16.3.2010, 6B_7/2010, E. 3; NIGGLI/GÖHLICH, in: BSK StGB, Art. 17 N 23; WELTE, 24.

⁸³ BGer vom 16.3.2010, 6B_7/2010, E. 2.

⁸⁴ BGer vom 4.9.2007, 1C_4/2007, E. 2.2.

⁸⁵ HUMBEL/KOBLER/MEYER, 252.

V. Wahrnehmung berechtigter Interessen

Der nicht kodifizierte, gleichwohl aber nahezu allgemein anerkannte Rechtfertigungsgrund der Wahrnehmung berechtigter Interessen⁸⁶ erfasst die Fallgestaltungen, in denen es um den Schutz von Allgemeininteressen geht oder um Verhaltensweisen, mit denen ein sozial erwünschter Zustand erst hergestellt werden soll.⁸⁷ Einschlägig ist dieser Rechtfertigungsgrund z.B. dann, wenn es der Polizei darum geht, eine Person festzunehmen, um diese der Strafverfolgung zuführen zu können.⁸⁸

In seinen Anwendungsvoraussetzungen entspricht der Rechtfertigungsgrund der Wahrnehmung berechtigter Interessen weitgehend dem rechtfertigenden Notstand: Erforderlich ist zum einen, dass die Tat den einzigen möglichen Weg darstellt, auf dem ein sozial wünschenswerter Zustand erreicht werden kann (Grundsatz der strikten Subsidiarität); darüber hinaus müssen die mit der Tat einhergehenden Beeinträchtigungen offenkundig weniger schwer wiegen als die Interessen, die der Täter zu wahren sucht (Grundsatz des überwiegenden Interesses).⁸⁹ Für die auch hier wieder notwendig werdende Interessenabwägung ist wieder auf die Kriterien und Massstäbe zurückzugreifen, die auch im Rahmen des rechtfertigenden Notstands nach Art. 17 StGB von Bedeutung sind.⁹⁰ Da es bei der Wahrnehmung berechtigter Interessen nicht um den Schutz von Leib und Leben oder anderer hochwertiger Interessen geht, sondern um den Schutz von Rechtsgütern der Allgemeinheit (Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Strafrechtpflege), wird eine Rechtfertigung jedenfalls dann ausscheiden müssen, wenn der Täter durch sein Verhalten konkrete Gefahren für Leib und Leben Dritter begründet.

⁸⁶ Kritisch insbesondere NIGGLI/GÖHLICH, in: BSK StGB, Vor Art. 14 N 66 ff.

⁸⁷ WOHLERS, in: HK-StGB, Art. 17 N 11.

⁸⁸ Humbel/Kobler/Meyer, 245; vgl. aber auch SCHUBARTH, 557: Die Befugnisse der Polizei seien abschliessend im Polizeirecht geregelt.

⁸⁹ WOHLERS, in: HK-StGB, Art. 17 N 12.

⁹⁰ TRECHSEL/GETH, in: PK-StGB, Art. 14 N 13.

VI. Schlussfolgerungen

1. Betreffend die parlamentarische Initiative Lüscher

Soweit die Parlamentarische Initiative Lüscher darauf abzielt, dass die Rechtfertigung auf der Basis der Sachverhaltsumstände zu beurteilen sein soll, wie sie dem Führer des Dienstfahrzeuges bekannt waren, wird etwas postuliert, was sowohl im Rahmen des Art. 100 Ziff. 4 SVG als auch der Art. 14, 17 StGB und der Wahrnehmung berechtigter Interessen bereits für das geltende Recht herrschende Meinung ist. Tatsächlich lassen auch die jüngeren Entscheide des Bundesgerichts nicht erkennen, dass die Anforderungen an die Sorgfaltspflicht bzw. an die Verhältnismässigkeit des Handelns «nach den Umständen gewürdigt wird, wie sie zum Zeitpunkt des Richterspruchs bekannt sind» (so aber die Begründung der Parlamentarischen Initiative). Auch in den Fällen 6B_1161/2018 sowie 6B_1224/2019, 6B_1250/2019 hat das Bundesgericht nicht auf der Basis einer ex post-Perspektive entschieden, sondern es hat lediglich berücksichtigt, dass die Annahme, es gehe um die Festnahme hochgefährlicher Täter auch aus der ex ante-Perspektive betrachtet nur eine hypothetische Annahme dargestellt hat.

Eines Eingreifens des Gesetzgebers bedarf es nur dann, wenn die vom Initianten geforderte stärkere Berücksichtigung des öffentlichen Interesses daran, «dass die Ordnungskräfte an Schauplätzen von Straftaten oder bei Unfällen so schnell wie möglich eingreifen können» so weit gehen soll, dass bei Dienstfahrten auch konkrete Gefahren für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer und/oder qualifiziert abstrakte Gefährdungen («Raserfahrten») als gerechtfertigt angesehen werden sollen.

2. Betreffend das Postulat Aebischer

Nach geltendem Recht sind die von Führerinnen und Führer von Blaulichtfahrzeugen begangenen Verkehrsdelikte gerechtfertigt, wenn die Führerinnen und Führer die nach den Umständen des Einzelfalls erforderliche Vorsicht gewahrt haben. Das Verkehrsdelikt ist dann entweder über Art. 100 Ziff. 4 SVG oder aber über Art. 14 StGB bzw. Art. 17 StGB oder die Wahrnehmung berechtigter Interessen gerechtfertigt.

Nicht gerechtfertigt sind die Verkehrsdelikte, bei denen konkrete Gefahren für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer begründet werden, bei denen es sich um Fahrten handelt, die an den Massstäben des Art. 90 Abs. 4 SVG gemessen um «Raserdelikte» geht oder bei denen massive Verkehrsdelikte allein zu dem Zweck begangen werden, Fahrzeuglenker wegen eines bereits abgeschlossenen Verkehrsverstosses zur Rechenschaft ziehen zu können.

C. Rechtsfolgen bei im Dienst begangenen Verkehrsdelikten

I. Strafen

Bezogen auf die im Rahmen von Dienstfahrten begangenen Verkehrsdelikte lässt sich der Rechtsprechung des Bundesgerichts das folgende Bild entnehmen:

Entscheid	Tatgeschehen	Delikt	Sanktion
BGer 6B_20/2009 vom 14.4.2009,	Verfolgung eines Motorradfahrers, der zuvor einen Verkehrsverstoss begangen hatte, durch ein Polizeifahrzeug (Geschwindigkeitsübertretung um 35 km/h; ungenügender Abstand)	Art. 90 Abs. 2 SVG	6 TS Geldstrafe (bedingt) sowie 200,-- CHF Busse
BGer 6B_288/2009 vom 13.8.2009	Nachfahrt mit Polizeifahrzeug auf der Autobahn im regen Morgenverkehr bei hoher Geschwindigkeit (113-135 km/h) und ungenügendem Abstand	Art. 90 Abs. 2 SVG	3 TS Geldstrafe (bedingt) sowie 100,-- CHF Busse
BGer 6B_689/2012 vom 3.4.2013	Rotlichtverstoss bei schlechter Sicht und Nässe mit 40 km/h; Kollision mit von rechts kommenden Querverkehr	Art. 90 Abs. 1 SVG	200,—CHF Busse
BGer 6B_738/2012 vom 18.7.2013	Kollision eines Ambulanzfahrzeugs, das bei Rotlicht mit 19 km/h in eine Kreuzung einfährt und mit Motorrad kollidiert; Motoradfahrer verstirbt.	Art. 117 StGB	60 TS Geldstrafe (bedingt) sowie 750,-- CHF Busse
BGer 6B_1006/2013 vom 25.9.2014	Verfolgung eines Fahrzeuglenkers, der ausserorts einen Geschwindigkeitsverstoss begangen hatte, mit einem Geschwindigkeitsverstoss innerorts (um 50 km/h)	Art. 90 Abs. 2 SVG	30 TS Geldstrafe (bedingt) sowie 750,-- CHF Busse
BGer 6B_1025/2015 vom 4.11.2015 (= BGE 141 IV 417)	Nachfahrkontrolle durch ziviles Polizeifahrzeug mit Rechts-überholen	Art. 90 Abs. 2 SVG	60 TS Geldstrafe (bedingt) sowie 500,-- CHF Busse
BGer 6B_1102/2015 vom 20.7.2016 sowie BGer 6B_362/2017 vom 2.2.2018	Geschwindigkeitsverstoss innerorts (um 49 km/h) um Kollegin abzuholen und zu ihrem im Spital befindlichen Vater zu bringen	Art. 90 Abs. 2 SVG	45 TS Geldstrafe (bedingt) sowie 1000,-- CHF Busse
BGer 6B_1102/2016 vom 12.12.2017	Raserfahrt innerorts (132 km/h bei erlaubten 50 km/h)	Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG	1 Jahr Freiheitsstrafe (bedingt)
BGer 6B_1302/2017,	Rotlichtverstoss mit 18 km/h durch Polizeifahrzeug (keine	Art. 90 Abs. 1	Busse von 600,--

6B_1303/2017 vom 20.4.2018	Verwendung des Wechselklanghorns)	SVG (für X) und Art. 90 Abs. 2 (für Y)	CHF (für Y) und gemeinnützige Arbeit (bedingt) (für X)
BGer 6B_1161/2018 vom 17.1.2019	Geschwindigkeitsverstoss innerorts (um 30 bzw. 42 km/h) um Täter abzufangen, die ins Ausland zu flüchten drohen	Art. 90 Abs. 2 SVG	Gemeinnützige Arbeit (bedingt) sowie 1'020,-- CHF Busse
BGer 6B_1224/2019, 6B_1250/2019 vom 24.1.2020	Raserfahrt innerorts (126 km/h bei erlaubten 50 km/h) im Rahmen einer Fahndung nach flüchtenden Tätern	Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG (1. Instanz); Art. 90 Abs. 2 SVG (2. Instanz)	1 Jahr Freiheitsstrafe (bedingt) in erster Instanz; 60 TS Geldstrafe (bedingt) sowie 2'000,-- CHF Busse (Urteil vom BGer aufgehoben)

Zu konstatieren ist, dass sich die Gerichte bei der Sanktionierung von Verkehrsdelikten, die im Rahmen von Notfallfahrten begangen wurden, stets im unteren Bereich des zur Verfügung stehenden (Regel-)Strafrahmens gehalten haben. Bei den Delikten, die als grobe Verkehrsregelverletzung einzustufen sind und die wegen Nichteinhaltung der den Umständen nach gebotenen Sorgfalt nicht gerechtfertigt werden können, werden Geldstrafen zwischen 3 und 60 Tagessätzen verhängt, wobei diese Strafen stets bedingt ausgesprochen und dann überwiegend mit einer Verbindungsbusse kombiniert werden.

Die Fälle, in denen die Gerichte Freiheitsstrafen verhängt haben, sind dadurch gekennzeichnet, dass es sich tatbestandlich gesehen um qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzungen i.S. von Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG («Raserdelikte») gehandelt hat. Die verhängten Freiheitsstrafen von jeweils einem Jahr (bedingt vollziehbar) halten sich wiederum am unteren Rand des Regelstrafrahmens. Ausführungen dazu, warum die Gerichte von der Möglichkeit, unter Anwendung der Art. 100 Ziff. 4 SVG i.V.m. Art. 48a StGB keinen Gebrauch gemacht haben, auf eine Freiheitsstrafe von weniger als einem Jahr oder auf eine Geldstrafe oder Busse zu erkennen, sind den Entscheiden nicht zu entnehmen.

II. Führerausweisentzug

Bezogen auf den Führerausweisentzug ist von entscheidender Bedeutung, dass nach geltendem Recht die Länge des Führerausweisenzuges zwar unter Berücksichtigung der Umstände des konkreten Einzelfalls festzulegen ist (vgl. Art. 16 Abs. 3 Satz 1 SVG), dass aber die vom Gesetz vorgegebenen Mindestentzugszeiten grundsätzlich verbindlich sind (vgl. Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG).

Dies hat zur Folge, dass bei einem Verkehrsdelikt, das sich als eine qualifiziert schwere Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG erweist, eine Einstufung als qualifiziert schwere Zu widerhandlung zu erfolgen hat, was dann wiederum zur Folge hat, dass auch bei einem Fahrzeuglenker mit intaktem automobilistischen Leumund ein Entzug für mindestens zwei Jahre zu erfolgen hat. Handelt es sich bei dem in Frage stehenden Verkehrsdelikt um eine grobe Verkehrsregelverletzung i.S. von Art. 90 Abs. 2 SVG ist die Zu widerhandlung als grobe einzustufen, was auch bei einem intakten automobilistischen Leumund eine Mindestentzugsdauer von drei Monaten zur Folge hat.

Die ursprüngliche Regelung, nach der die Mindestentzugsdauer in keinem Fall unterschritten werden darf, ist allerdings für die vorliegend interessierenden Fälle dringlicher Dienstfahrten bereits aufgehoben worden: Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG sieht vor, dass die Mindestentzugsdauer unterschritten werden kann, wenn eine Strafmilderung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG erfolgt.

Konkret bedeutet dies: Handelt es sich um eine Verkehrsregelverletzung, zu der es trotz Beachtung der gebotenen Sorgfalt gekommen ist, ist der Führer des Dienstfahrzeugs gerechtfertigt, was dazu führt, dass er nicht bestraft wird und auch ein Führerausweisentzug nicht in Betracht kommt. Handelt es sich um eine Verkehrsregelverletzung, zu der es gekommen ist, weil der Führer des Dienstfahrzeuges die gebotene Sorgfalt nicht beachtet hat, wird der Führer des Dienstfahrzeuges bestraft, seine Strafe kann aber nach Art. 100 Ziff. 4 SVG gemildert werden. Erfolgt eine Strafmilderung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG, kann die nach dem Kaskadensystem vorgesehene Mindestentzugsdauer für den Führerausweisentzug unterschritten werden; erfolgt keine Strafmilderung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG ist die vorgesehene Mindestentzugsdauer verbindlich (Art. 16 Abs. 3 SVG).

D. Antworten auf die vom Auftraggeber gestellten Fragen

I. Stellungnahme zur Parlamentarischen Initiative Lüscher

Dass, wie von der Initiative gefordert, das Vorliegen der Voraussetzungen für einen Rechtfertigungsgrund nach Art. 100 Ziff. 4 SVG auf der Basis des Erkenntnisstandes zu beurteilen ist, den der Täter in dem Zeitpunkt hatte, als er handeln musste, entspricht dem geltenden Recht (vgl. B.II.1 sowie B.II.3).

Dass der Richter, wenn eine Rechtfertigung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG nicht in Betracht kommt, weil die Führerin/der Führer des Dienstfahrzeuges nicht die nach den Umständen erforderliche Vorsicht hat walten lassen, die Strafe nach freiem Ermessen mildern kann, entspricht ebenfalls dem geltenden Recht (vgl. Art. 100 Ziff. 4 SVG i.V.m. Art. 48a StGB sowie oben A.II.2.a sowie C.I.).

Eine Änderung gegenüber dem geltenden Recht ergibt sich allein aus dem vorgeschlagenen Art. 100 Ziff. 6 Satz 2 SVG, der ein gänzliches Absehen von Strafe erlaubt, «wenn sich zeigt, dass die Erfüllung der Aufgabe im öffentlichen Interesse lag, insbesondere im Fall von Festnahmen von Tätern bei Delikten gegen Leib und Leben oder bei Vermögensdelikten». Zu konstatieren ist, dass es auf diese Befugnis nur in den Fällen ankommen würde, in denen eine Rechtfertigung der im Rahmen der Dienstfahrt begangenen Verkehrsdelikte ausscheidet, also in den Fällen, in denen die Führerin/der Führer eines Dienstfahrzeuges unverhältnismässige Risiken für andere Verkehrsteilnehmer in Kauf genommen hat. Dass in einer derartigen Situation dann aber ein Absehen von Strafe in Frage kommen soll, erscheint eher fernliegend. Dies insbesondere auch deshalb, weil es ja – entgegen den Grundannahmen der Parlamentarischen Initiative – nicht darum geht, die Fälle zu erfassen, in denen sich die Situation nachträglich anderes darstellt als in dem Zeitpunkt, als der Beamte handeln musste. Wie oben bereits dargelegt, kommt es für die Beurteilung der Rechtfertigung stets darauf an, wie sich die Situation für den Beamten dargestellt hat, und nicht darauf, wie sie sich im Zeitpunkt der Entscheidung des Strafgerichts darstellt (vgl. oben B.II.1, B.II.3, B.III sowie B.IV).

Eine weitere Änderung gegenüber dem geltenden Recht ergibt sich daraus, dass durch die vorgeschlagene Streichung von Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG die verbindli-

chen Mindestentzugsdauern generell entfallen würden – und dies eben nicht nur für die Führerinnen und Führer von Dienstfahrzeugen, sondern für alle Fahrzeugführerrinnen und Fahrzeugführer. Dies würde auf eine grundlegende Umgestaltung des Kaskadensystems des Warnentzuges hinauslaufen, die im Übrigen, soweit es darum geht, eine Lösung für die Situation von Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen zu finden, schon deshalb nicht erforderlich ist, weil für diese bereits im geltenden Recht die Ausnahmeregelung des Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG dann zur Anwendung kommt, wenn die Strafe für eine Verkehrsregelverletzung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG gemildert wurde.

Über den vorgeschlagenen Art. 16 Abs. 4 SVG würde der Warnentzug bei Verkehrsdelikten im Rahmen von Dienstfahrten i.S. von Art. 100 Ziff. 4 SVG generell wegfallen – und dies bei allen Verkehrsdelikten, also z.B. auch bei einer Raserfahrt i.S. von Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG oder bei einer groben Verkehrsregelverletzung, durch die andere Personen unter Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit konkret an Leib und Leben gefährdet worden sind.

II. Bezogen auf das Postulat Aebischer

Die Auswertung der Rechtsprechung hat ergeben, dass Verkehrsdelikte von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz über die Art. 100 Ziff. 4 SVG sowie die Art. 14 bzw. Art. 17 StGB und die Wahrnehmung berechtigter Interessen gerechtfertigt werden können (vgl. oben Abschnitt B).

Das entscheidende Kriterium ist bei allen in Betracht kommenden Rechtfertigungsgründen die Wahrung der Verhältnismässigkeit. Einfache und grobe Verkehrsregelverletzungen sind gerechtfertigt, wenn die Führerin/der Führer des Dienstfahrzeugs die nach den Umständen gebotene Sorgfalt beachtet hat. Eine Bestrafung erfolgt nur dann, wenn die Rechtfertigung entfällt, weil unverhältnismässige Gefahren geschaffen werden. Dies ist dann der Fall, wenn durch den Blaulichteinsatz konkrete Gefahren für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer begründet werden, wenn die Dienstfahrt sich als eine «Raserfahrt» im Sinne von Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG darstellt oder aus anderen Gründen als unverhältnismässig erweist – und dies auf der Basis der konkreten Umstände des Einzelfalls, wie sie sich dem Täter im Zeitpunkt seines Handelns darstellen (sog. ex ante-Perspektive; vgl. oben Abschnitt B.).

Scheidet eine Rechtfertigung aus, kommt in den Fällen des Art. 100 Ziff. 4 SVG i.V.m. Art. 48a StGB eine Strafmilderung in Betracht, die dem Gericht eine Unterschreitung etwaiger Mindeststrafen sowie den Wechsel auf eine Strafart ermöglicht, die im Straftatbestand gar nicht vorgesehen ist. Konkret kann dann sogar ein Raserdelikt mit einer Geldstrafe oder gar einer Busse geahndet werden (vgl. oben Abschnitt A.II.2.a).

In der Praxis verhängen die Gerichte für grobe Verkehrsregelverletzungen im Rahmen von Blaulichteinsätzen bedingte Geldstrafen, die mit einer Verbindungsbusse kombiniert werden. Bei den Delikten, die tatbestandlich als qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzungen eingeordnet werden, sind bedingte Freiheitsstrafen am unteren Rand des Regelstrafrahmens verhängt worden. Von der Möglichkeit einer Strafmilderung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG i.V.m. Art. 48a StGB ist bisher – soweit ersichtlich – kein Gebrauch gemacht worden (vgl. Abschnitt C.I).

Publizierte Rechtsprechung dazu, für wie lange den betroffenen Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen der Führerausweis entzogen worden ist, sind – soweit ersichtlich – nicht vorhanden.⁹¹ Nach geltendem Recht entfällt ein Führerausweisentzug, wenn das im Rahmen einer Dienstfahrt begangene Verkehrsdelikt gerechtfertigt ist. Liegt dagegen eine tatbestandsmässige, rechtswidrig und schuldhaft begangene Straftat vor, hat ein Führerausweisentzug zu erfolgen, wobei grundsätzlich bei Vorliegen einer groben Verkehrsregelverletzung i.S. von Art. 90 Abs. 2 SVG eine Mindestentzugsdauer von mindestens einem Monat und bei einem Raserdelikt i.S. von Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG eine solche von zwei Jahren grundsätzlich nicht unterschritten werden darf, es sei denn, das Strafgericht hat von der Möglichkeit einer Strafmilderung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG Gebrauch gemacht (vgl. oben Abschnitt A.II.2.b).

⁹¹ In einem älteren Entscheid vom 9.5.1983 (A.804/83; vgl. hierzu auch die Darstellung bei SCHAFFHAUSER, Band III, N 2279) hat das Bundesgericht es unter Geltung des alten Rechts gebilligt, dass einem Polizeibeamten, der während der Verfolgung eines verdächtigen Fahrzeugs bei einer Geschwindigkeit von 70-75 km/h auf gerade Strecke und trockener Fahrbahn bei mässigem Verkehr während eines Überholmanövers die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren hatte und schlussendlich mit einer Strassenlaterne kollidierte, der Führerausweis für einen Monat entzogen worden war.

III. Bezogen auf die im Schreiben des ASTRA vom 10. März 2020 aufgeworfenen Fragen

Frage 1: Dürfen zur Verhinderung/Verfolgung auch von Übertretungen Gesetze missachtet werden? Wenn ja, dürfen dabei ebenfalls nur Übertretungen begangen werden oder auch Vergehen und Verbrechen?

Antwort: Wenn es darum geht, Übertretungen zu verfolgen, scheidet eine Rechtfertigung über Art. 100 Ziff. 4 SVG schon aus, weil es sich nicht um eine dringliche Dienstfahrt handeln wird (vgl. oben B.II.1). Bezogen auf die anderen, in Betracht zu ziehenden Rechtfertigungsgründe wird deren Anwendung daran scheitern, dass die Begehung von Verkehrsdelikten jedenfalls dann, wenn sie mit einer erhöht abstrakten oder gar konkreten Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer einhergeht, den Grundsatz der Verhältnismässigkeit verletzen würde (vgl. B.III.-V. sowie B.II.3 [bezogen auf Art. 100 Ziff. 4 SVG]).

Frage 2: Wann sind Dringlichkeitsfahrten der Einsatzkräfte mit Blick auf die Verkehrssicherheit nicht mehr verhältnismässig?

Entscheidend ist, ob das durch die Dringlichkeitsfahrt gesetzte Risiko ein im Hinblick auf die mit der Dringlichkeitsfahrt geschützten Interessen ausser Verhältnis stehendes Risiko darstellt. Insoweit kommt es stets auf die Umstände des jeweiligen Einzelfalls an. Abzuwagen sind der Wert und die Dringlichkeit des Schutzes der Interessen, die gewahrt werden sollen, gegen den Wert und das Ausmass der Gefährdung der Interessen, die durch die Dringlichkeitsfahrt einem Risiko ausgesetzt werden. Das Ausmass des Risikos wird wesentlich durch die Umstände bestimmt, unter denen die Dringlichkeitsfahrt stattfindet (Verkehrssituation; Strassen- und Witterungsverhältnisse).

Frage 3: Können klare Grundsätze festgehalten werden, wonach die Strafbarkeit der Führer von Blaulichtfahrzeugen ausgeschlossen wird?

Antwort: Eine Rechtfertigung kommt unter Zugrundelegung der gefestigten Rechtsprechung dann in Betracht, wenn Führer von Blaulichtfahrzeugen keine konkreten oder qualifiziert erhöht abstrakten Gefährdungen setzen, sondern ihr Verhalten sich

in der Verletzung von Verkehrsregeln erschöpft, die eine abstrakte oder allenfalls erhöht abstrakte Gefährdung i.S. von Art. 90 Abs. 2 SVG schaffen. «Klare» Grundsätze, nach denen in diesen Fällen eine Strafbarkeit infolge Rechtfertigung ausgeschlossen ist, lassen sich aber abstrakt nicht formulieren, weil es – wie oben dargelegt – stets auf die Umstände des konkreten Einzelfalles ankommt.

Frage 4: Können klare Grundsätze festgehalten werden, wonach die Strafbarkeit der Führer von Blaulichtfahrzeugen ganz sicher gegeben ist?

Antwort: Der analysierten Rechtsprechung ist zu entnehmen, dass eine Rechtfertigung jedenfalls dann nicht mehr in Betracht kommen kann, wenn die Führer von Blaulichtfahrzeugen im Rahmen ihrer Blaulichtfahrten konkrete Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer begründen. Gleiches gilt auch dann, wenn auf der Dienstfahrt eine qualifiziert erhöht abstrakte Gefährdung i.S. von Art. 90 Abs. 3 SVG begründet wird, wie z.B. der innerorts bei normalem Verkehr begangene Tempoexzess i.S. von Art. 90 Abs. 4 SVG.

Problematisch – und derzeit, soweit ersichtlich, noch nicht abschliessend geklärt – ist, ob dies auch dann gilt, wenn der Verkehrsverstoss sich in einem massiven Geschwindigkeitsexzess i.S. von Art. 90 Abs. 4 SVG erschöpft, wie z.B. bei einer Verfolgungsfahrt nachts auf einer ansonsten leeren Autobahn. Wenn und soweit man mit dem – noch⁹² – geltenden Recht daran festhält, dass der Geschwindigkeitsexzess i.S. von Art. 90 Abs. 4 SVG «in jedem Fall» den Rasertatbestand erfüllt, weil eine Raserfahrt ein nicht mehr beherrschbares und nicht tolerables Risiko setzt, wird man Schwierigkeiten haben, die «Raserfahrt» eines Blaulichtfahrzeugs abweichend zu bewerten. Wenn man Raserfahrten von Blaulichtfahrzeugen von der Strafbarkeit ausnehmen will, muss entweder das Junktim zwischen Tempoexzess und zwingender Anwendung des Art. 90 Abs. 3 SVG i.V.m. Abs. 4 SVG aufgehoben werden – was dann aber konsequenterweise auch für andere Fahrzeuge gelten müsste und zur Folge hätte, dass Raserfahrten nur noch bei Eintritt einer konkreten Gefährdung unter Art. 90 Abs. 3 SVG zu subsumieren wären – oder man müsste einen spezifischen, allein auf Blaulichtfahrzeuge zugeschnittenen Tatbestandsausschluss bzw. Rechtfertigungsgrund schaffen. Hierbei müsste dann aber beachtet werden, dass

⁹² Zur geplanten Revision des «Rasertatbestands» vgl. WOHLERS/SCHORRO, 864 ff.

diese Regelung jedenfalls dann, wenn sie die Inkaufnahme konkreter Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer rechtfertigen würde, mit den ansonsten geltenden Grundsätzen der Rechtfertigung nicht in Einklang stehen würde. Die Regelung, an welcher der Gesetzgeber zur Lösung der Problematik sinnvoll ansetzen kann, ist aber nicht Art. 100 SVG, sondern vielmehr Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG.

Frage 5: Könnte eine Strafbefreiung der Einsatzkräfte über einen Dienstbefehl erfolgen?

Antwort: Die Rechtfertigung kann über einen Dienstbefehl erfolgen, wenn man mit der wohl h.M. davon ausgeht, dass der Dienstbefehl als Ausfüllungsnorm für den Blankett-Rechtfertigungsgrund des Art. 14 StGB herangezogen werden kann. Auch dann muss sich der Dienstbefehl aber in den Grenzen halten, die durch den Grundsatz der Verhältnismässigkeit gesetzt werden. Ein Dienstbefehl, der das Eingehen konkreter Gefährdungen erlauben würde, würde diesen Voraussetzungen nicht gerecht werden. Gleiche gilt unter Zugrundelegung des geltenden Rechts auch für einen Dienstbefehl, der eigentliche Raserfahrten erlauben sollte. Die Durchführung von Raserfahrten im Rahmen von Blaulichteinsätzen bedürfte einer speziellen gesetzlichen Regelung (vgl. hierzu oben bei der Antwort auf die Frage 4).

Zusammenfassende Schlussbemerkung: Die einschlägigen Regelungen des geltenden Rechts erweisen sich grösstenteils als sachgerecht:

- Verkehrsdelikte, die unter Wahrung der den Umständen nach gebotenen Sorgfalt begangen werden, sind gerechtfertigt. Die Führerinnen und Führer von Dienstfahrzeugen werden für diese Delikte weder bestraft noch erfolgt ein Führerausweisentzug.
- Bei Verkehrsdelikten, die unter Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit begangen werden, scheidet eine Rechtfertigung aus. Die Führerinnen und Führer von Dienstfahrzeugen sind in diesem Fall zu bestrafen, die Strafe kann aber schon nach geltendem Recht über Art. 100 Ziff. 4 SVG gemildert werden. Erfolgt eine Strafmilderung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG, kann die gesetzlich vorgesehene Mindestentzugsdauer für den Führerausweis unterschritten werden.

- Ein Problem stellen derzeit noch die Fälle dar, in denen im Rahmen von Dienstfahrten qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzungen i.S. von Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG begangen werden. Hierin kann ein weiteres Argument dafür gesehen werden, den Straftatbestand des Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG zu reformieren.

E. Anhang: Literaturverzeichnis

Basler Kommentar Strafrecht, hrsg. von Niggli Marcel Alexander / Wiprächtiger Hans, Band I, 4. Aufl., Basel 2019 (zitiert: Bearbeiter, in: BSK StGB)

Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, hrsg. von Niggli Marcel Alexander / Probst Thomas / Waldmann Bernhard, Basel 2014 (zitiert: Bearbeiter, in: BSK SVG)

Donatsch Andreas, StGB Kommentar, 20. Aufl., Zürich 2018 (zitiert: Bearbeiter, in: Donatsch)

Giger, Kommentar SVG, 8. Aufl., Zürich 2014.

Humbel Fabian / Kobler Franziska / Meyer Lukas, Dringliche Dienstfahrten: Rechtliche Grundlagen und Bemessung von Sorgfaltspflichten, in: Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2007, 237 ff.

Jeanneret Yvan, Les dispoition pénales de la Loi sur la circulation routière (LCR), Bern 2007

Mizel Cédric, De l'exigence actuelle de prudence lors des courses officielles urgentes, SJ 2005, 231 ff.

Mizel Cédric, Die Grundtatbestände der neuen Warnungsentzüge des SVG und ihre Beziehung zum Strafrecht, ZStrR 124 (2006), 31 ff.

Niggli / Maeder, Die Haftung des Motorfahrzeuginhabers für Ordnungsbussen – Von Fussbällen und Tennisschlägern, in: Probst Thoms / Werro Franz (Hrsg.), Strassenverkehrsrechts-Tagung 21. Juli 2018, Zürich 2018, 65 ff.

Praxiskommentar Schweizerisches Strafgesetzbuch, hrsg. von Trechsel Stefan / Pieth Mark, 3. Aufl., Zürich 2018

Rusch Arnold, Haftpflichtrecht – wichtige Urteile, in: Probst Thomas / Werro Franz (Hrsg.), Strassenverkehrsrechts-Tagung 24.-25. Juni 2014, Zürich 2014, 203 ff.

Schaffhauser René, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I: Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, Bern 2002

Schaffhauser René, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band III: Die Administrativmassnahmen, Bern 1995

Schild Trappe Grace, Verkehrsregelverletzungen und Notstandslage, Collezione Assista, 30 anni/Jahre Assista TCS SA, 1998, 642 ff.

Schubarth Martin, Polizeiliche Verfolgungsfahrt und Verfassung, in: Piermarco Zen-Ruffinen (Hrsg.), *Du monde pénal, Mélanges Pierre-Henri Bolle*, Basel 2006, 551 ff.

Schultz Hans, Die Strafbestimmungen des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958, Bern 1964

Seelmann Kurt / Geth Christopher, Strafrecht Allgemeiner Teil, 6. Aufl., Basel 2016

Weissenberger Philippe, SVG, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz. Mit Änderungen nach Via Sicura, 2. Aufl., Zürich 2015

Welte Eliane, Dringliche Dienstfahrten und Via Sicura, Strassenverkehr 2015, 16 ff.

Wohlers Wolfgang / Schorro Alexander, Die Reform des Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG, Optionen zur Reparatur einer missglückten Strafnorm, AJP 2018, 864 ff.

Wohlers Wolfgang / Godenzi Gunhild / Schlegel Stephan, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Handkommentar, 4. Aufl., Zürich 2020 (zitiert: Bearbeiter, in: HK-StGB)

Buttwil (AG), 5. Juni 2020

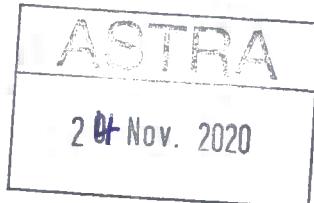
(Prof. Dr. Wolfgang Wohlers)



KONFERENZ DER KANTONALEN POLIZEIKOMMANDANTEN

ASTRA

Hus

Der Präsident

Eidgenössischen Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Komminikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr
3003 Bern

Bern, 18. November 2020

Antwort der Verkehrskommission KKP KS zur Fragestellung im Rahmen der Evaluation zum Postulat Matthias Aebischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz», Geschäftsnummer 19.4113

Sehr geehrte Damen und Herren

Im vorliegenden Bericht «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrten im Notfalleinsatz» schlägt das ASTRA¹ eine Reihe von Massnahmen vor, die insbesondere das Postulat 19.4113, Aebischer, abhandeln sollen. Der Bericht trägt zudem dem Unbehagen der Blaulichtorganisationen im Zusammenhang mit Verkehrsregelverletzungen bei Dringlichkeitsfahrten Rechnung. Inhaltlich fokussieren die im Bericht festgehaltenen Vorschläge auf Änderungen des Art. 100 Ziffer 4 SVG. Sie beinhalten eine Pflicht zur Strafmilderung bei Verkehrsregelverletzungen, auch wenn diese nicht verhältnismässig sind. Zudem soll ein Massstab zur Beurteilung der Geschwindigkeitsüberschreitungen eingeführt werden. Die Überlegungen im erwähnten Bericht des ASTRA stützen sich u.a. auf ein umfangreicheres Rechtsgutachten von Professor Dr. Wolfgang Wohlers.

Im Rahmen der Vernehmlassung von Art. 90 SVG hat die Verkehrskommission KKP KS bereits darauf hingewiesen, dass auch eine Revision des Art. 100 Ziffer 4 SVG notwendig ist und bei dieser Gelegenheit einen konkreten (abgekürzten) Vorschlag für eine mögliche Formulierung gemacht. Daher stösst das ASTRA mit seinem Berichtsentwurf bei der KKP KS offene Türen auf.

Vom Verband Schweizerischer Polizei-Beamter hat die KKP KS mit Schreiben vom 29. September 2020 ebenfalls einen Vorschlag für einen revidierten Art. 100 Ziffer 4 SVG erhalten. An dieser Stelle möchten wir nicht näher auf diesen Vorschlag eingehen. Dem berechtigten Wunsch des VSPB entsprechend, die Mitarbeitenden der Blaulichtorganisationen bei Verkehrsregelverletzungen anlässlich von Dringlichkeitsfahrten besser zu schützen, unterbreiten wir einen vom Vorstand der KKP KS mitgetragenen Vorschlag:

nArt. 100 Ziffer 4

Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder tak-tisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht

¹ Es handelt sich um einen Entwurf des ASTRA für einen Bericht des Bundesrats

CONFERENCE DES COMMANDANTS DES POLICES CANTONALES (CCPCS)

CONFERENZA DEI COMANDANTI DELLE POLIZIE CANTONALI (CCPCS)

Generalsekretariat, Haus der Kantone, Speichergasse 6, 3011 Bern, Telefon: 031 512 87 20, info@kkpks.ch



Der Präsident

er sich nicht strafbar, sofern er die nötige Vorsicht walten lässt und die erforderlichen Warnsignale abgibt; die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe entgegensteht.

nArt. 100 Ziffer 5

Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich dringlicher oder taktischer Dienstfahrten wird lediglich die Differenz zu jener Geschwindigkeit berücksichtigt, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre.

nArt. 100 Ziffer 6

Dringliche oder taktische Dienstfahrten sind bei der Beurteilung begangener Verkehrsregelverletzungen strafmildernd zu berücksichtigen, auch wenn der Fahrzeugführer dadurch eine unverhältnismässig grosse Gefahr geschaffen oder er die nach den Umständen gebotene Sorgfalt nicht beachtet hat.

Diese neue Regelung ist im Lichte des neuen Entwurfs von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG mit seinem Verzicht auf die 1-jährige Mindeststrafe zu sehen. Die neue Ziffer 4 des Art. 100 ist einfacher als bisher und u.E. trotzdem verständlich formuliert. Die Regelung von Ziffer 4 wird anschliessend durch die Ziffer 5 (Geschwindigkeitsdifferenz) und Ziffer 6 (Strafmilderung) ergänzt. Die Lösung mit der neuen Ziffer 5 entspricht weitgehend dem Vorschlag des ASTRA.

Die Umschreibung des Massstabs zur Beurteilung der Geschwindigkeitsüberschreitungen (nArt. 100 Ziffer 5) gibt dem Richter einen Ermessensspielraum. Dieser ist Bestandteil des Verhältnismässigkeitsprinzips und damit eines elementaren Rechtsstaatlichen Prinzips. Ohne den Grundsatz der Verhältnismässigkeit besteht die Gefahr, dass die Fahrzeugführer noch grössere und damit unverhältnismässige Risiken für sich und andere Verkehrsteilnehmer in Kauf nehmen. Wir sind uns bewusst, dass unser Vorschlag dieser Ziffer 5 es dem fehlbaren Fahrzeugführer im Einzelfall verunmöglicht, im Voraus genau zu wissen, wie die Geschwindigkeitsüberschreitung beurteilt wird. Allerdings möchten wir darauf hinweisen, dass insbesondere Polizistinnen und Polizisten gelernt haben, den Grundsatz der Verhältnismässigkeit in ihrem Arbeitsalltag zu beachten.

Bereits heute könnte der Richter selbst bei einem Raserdelikt nach Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Art. 90 Abs. 4 SVG die Strafe im Zusammenhang mit einer Dringlichkeitsfahrt nach Art. 100 Ziffer 4 SVG mildern, und er wäre auch nicht an die Mindestfreiheitsstrafe von 1 Jahr gebunden (vgl. Gutachten von Professor Wohlers S. 32 und S. 39). Dennoch haben wir zusätzlich eine Ziffer 6 eingefügt. Diese Bestimmung verpflichtet den Richter, die Dringlichkeitsfahrt als solche strafmildernd zu berücksichtigen. Dies kommt unseren Mitarbeitenden entgegen, ohne die Verhältnismässigkeit zu beseitigen oder gar einen Rechtfertigungsgrund für alle im öffentlichen Interesse liegenden Dringlichkeitsfahrten zu schaffen, wie dies die parlamentarische Initiative Lüscher vorschlägt.

Es versteht sich von selbst und entspricht zudem der bisherigen Rechtsprechung, dass Sorgfaltspflicht, Verhältnismässigkeit und angemessene Geschwindigkeit (nArt. 100 Ziffer 5) aus der Sicht des Fahrzeugführers ex ante zu beurteilen sind.

Abschliessend sei noch auf den Führerausweisentzug hingewiesen. Die hier vorgestellte Regelung von nArt. 100 Ziffer 4, 5 und 6 wird dazu führen, dass sich diese Problematik noch weiter entschärft. Bereits heute gilt der Grundsatz, dass ein Fahrzeugführer nicht bestraft wird, wenn er sich auf einen Rechtfertigungsgrund berufen kann. Entsprechend wird ihm auch der Führerausweis nicht entzogen. Erfolgt bei Verkehrsregelverletzungen im Zusammenhang mit einer dringlichen Dienstfahrt eine Strafmilderung



KONFERENZ DER KANTONALEN POLIZEIKOMMANDANTEN

Der Präsident

nach Art. 100 Ziffer 4 dritter Satz SVG, kann die Mindestdauer des Führerausweisentzugs nach Art. 16 Abs. 3 zweiter Satz SVG unterschritten werden. Würde man dem Vorschlag der Verkehrskommission mit dem überarbeiteten nArt. 100 Ziffer 4 bis 6 folgen, müsste der Verweis in Art. 16 Abs. 3 zweiter Satz SVG auf die Ziffern 5 und 6 des Art. 100 SVG angepasst werden.

Die von Ihnen aufgeworfenen Fragen beantworten wir wie folgt:

- *Stimmen Sie den Aussagen im Gutachten Wohlerts vom 5. Juni 2020 zu?*

Das Gutachten von Prof. Dr. Wolfgang Wohlerts ist gut verständlich und entspricht rechtlich der gängigen Lehre und fasst zudem die Grundzüge der herrschenden Gerichtspraxis im Zusammenhang mit Dringlichkeitsfahrten der Blaulichtorganisationen gut zusammen. Wir können daher den Aussagen des Gutachtens grundsätzlich zustimmen.

- *Sind Sie damit einverstanden, dass mit der Teilrevision des SVG der Rasertatbestand nicht mehr automatisch zu Anwendung kommt, auch wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit besonders krass missachtet wurde?*

Wir begrüssen es ausdrücklich, dass richterliches Ermessen und damit eine richterliche Beurteilung an Stelle des Automatismus eingeführt werden soll.

- *Sind Sie weiter damit einverstanden, dass den Strafbehörden bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt, die Mindestfreiheitsstrafe beim Rasertatbestand gestrichen und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttäterinnen und Ersttätern von 24 auf 6 Monate gesenkt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)?*

Der Verzicht auf die Mindestfreiheitsstrafe erachten wir in Anbetracht der Problematik von Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich von Dringlichkeitsfahrten als sinnvoll. Auch die Senkung der Mindestdauer beim Führerausweisentzug bei Ersttäterinnen und Ersttätern begrüssen wir.

- *Unterstützen Sie den Ansatz, dass die Strafbehörden neu die Strafe zwingend angemessen mildern müssen, wenn es nicht zu einer Strafbefreiung kommt?*

Ja, dies entspricht unserem Vorschlag eines neuen Art. 100 Ziffer 6 (Begründung und Details siehe oben).

- *Unterstützen Sie den Ansatz, dass für die Beurteilung von unverhältnismässigen Geschwindigkeits-überschreitungen von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz künftig nicht mehr die Differenz zwischen der signalisierten und der gefahrenen Geschwindigkeit massgebend sein soll, sondern die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre - und zwar aus Sicht der Fahrzeuglenkenden bei Erhalt des Einsatzbefehls - und der gefahrenen Geschwindigkeit?*

Ja, wir begrüssen diese Idee, würden allerdings eine unseres Erachtens einfachere Formulierung² vorschlagen.

² Siehe oben die Bemerkungen zu nArt. 100 Ziffer 5 SVG



KONFERENZ DER KANTONALEN POLIZEIKOMMANDANTEN

Der Präsident

- Erblicken Sie weiteren Anpassungsbedarf rechtlicher Grundlagen im Zusammenhang mit der Höhe der Strafen sowie der Strafbarkeit von Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrern bei Notfalleinsätzen?

Unsere Rückmeldung setzt inhaltlich voraus, dass die Straftatbestände des Art. 90 Abs.3 und Abs. 4 E-SVG wie vorgesehen revidiert werden.

Freundliche Grüsse

Der Präsident

Mark Burkhard



Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
 Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
 Conferenza delle diretrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia

Per Email an:

Bundesamt für Strassen ASTRA
 Herr Stefan Huonder
stefan.huonder@astra.admin.ch

Bern, 23. November 2020

11 / sro

Evaluation im Rahmen des Postulats von Matthias Aeischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz, Geschäftsnummer 19.4113;
Ihr Schreiben vom 4.11.20

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns zum Berichtsentwurf in Bezug auf das Postulat Aeischer zu äussern.

Der Vorstand KKJPD hat beschlossen, die Position der Konferenz der Kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz (KKPKS), die Ihnen mit Schreiben vom 18. November 2020 übermittelt wurde, in allen Punkten zu unterstützen.

Eine Ergänzung möchten wir lediglich in Bezug auf den Textvorschlag der KKPKS zu nArt. 100 Ziffer 5 SVG anbringen. Wir schlagen die folgende Formulierung vor:

«Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich dringlicher oder taktischer Dienstfahrten wird lediglich die Differenz zu jener Geschwindigkeit berücksichtigt, die gestützt auf den Kenntnisstand des Fahrzeugführers für den Einsatz angemessen gewesen wäre.»

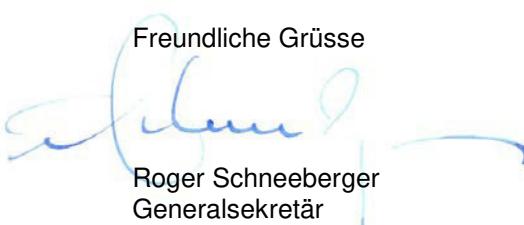
Begründung:

Im Einsatz an der Front werden Mitarbeitende in der Regel durch die Einsatzzentrale aufgeboten und mit den wichtigsten Informationen bedient. Dabei wissen die Mitarbeitenden oft nicht sicher, ob diese Informationen richtig oder falsch sind. Anschliessend müssen die Mitarbeitenden an der Front diese Informationen verarbeiten und entsprechend handeln. Es sind somit immer - zumindest teilweise – subjektive Einschätzungen der Lage vorzunehmen. Und anhand dieser oftmals unter Stress und bei unklarer Lage gefällten Entscheide sollten die Mitarbeitenden in einem späteren Verfahren auch beurteilt werden.

Ohne den gelb markierten Text würde die Angemessenheit der dringlichen Dienstfahrt im Nachhinein gestützt auf die *im Zeitpunkt des Urteils* bekannten Fakten beurteilt, was für die betroffenen Mitarbeitenden von Nachteil sein kann. Sie mussten ihre Einschätzung in Bezug auf die Dringlichkeit der Dienstfahrt allein gestützt auf die Informationen der Einsatzzentrale vornehmen. Das subjektive Verschulden muss deshalb unseres Erachtens an diesem Kenntnisstand gemessen werden.

Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie der Stellungnahme der KKPKS sowie der von uns vorgenommenen Ergänzung in Bezug auf nArt. 100 Ziff. 5 SVG bei den weiteren Arbeiten Rechnung tragen.

Freundliche Grüsse



Roger Schneeberger
Generalsekretär

Kopie an:

- Vorstand KKJPD
- Generalsekretariat KKPKS



**Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien
der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein**

**Communauté de Travail des Chefs des Polices de la
Circulation de la Suisse et de la Principauté du
Liechtenstein**

**Comunità di Lavoro dei Capi di Polizia della Circolazione
della Svizzera e del Principato del Liechtenstein**

Präsident
c/o Kantonspolizei Bern
Thomas Baumgartner
Chef Verkehr, Umwelt und Prävention
Schermenweg 5
3001 Bern

031/638 60 75
pbtb@police.be.ch

Bern, 30. November 2020

Per Mail:

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassenverkehr
Herrn Lorenzo Cascioni, Vizedirektor
3003 Bern

Evaluation im Rahmen des Postulats von Matthias Aebischer „Anpassung der Busse bei Blaulichtfahrten im Notfalleinsatz“, Geschäftsnummer 19.4113

Sehr geehrter Herr Vizedirektor Cascioni
Sehr geehrter Herr Huonder

Ich beziehe mich auf Ihr Schreiben vom 04.11.2020 in obgenannter Angelegenheit.

Gerne nehme ich namens der Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein zu den von Ihnen aufgeworfenen Fragen wie folgt Stellung:

Frage 1:

Stimmen Sie den Aussagen im Gutachten Wohlers vom 5. Juni 2020 zu?

Das Gutachten von Herrn Prof. Dr. Wohlers zeigt die vorliegend interessierende Problematik sehr gut auf und den rechtlichen Schlussfolgerungen und Aussagen kann zugestimmt werden.

Frage 2:

Sind Sie damit einverstanden, dass mit der Teilrevision des SVG der Rasertatbestand nicht mehr automatisch zu Anwendung kommt, auch wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit besonders krass missachtet wurde? Sind Sie weiter damit einverstanden, dass den Strafbehörden bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt, die Mindestfreiheitsstrafe beim Rasertatbestand gestrichen und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttäterinnen und Ersttätern von 24 auf 6 Monate gesenkt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)?

Wir begrüssen, dass der starre Automatismus von Art. 90 Abs. 4 SVG durch die vorgesehene Gesetzesänderung entfallen soll und und richterliches Ermessen ermöglicht bzw. auch gefordert wird.

Den Verzicht auf die Mindestfreiheitsstrafe erachten wir – gerade mit Blick auf die Problematik von Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich von dringlichen Dienstfahrten - als sinnvoll. Ebenso erscheint uns die vorgeschlagene Herabsetzung der Mindestentzugsdauer für den Führerausweis – aus Sicht der Blaulichtorganisationen – als angemessen.

Frage 3:

Unterstützen Sie den Ansatz, dass die Strafbehörden neu die Strafe zwingend angemessen mildern müssen, wenn es nicht zu einer Strafbefreiung kommt?

Dieser Ansatz wird vollumfänglich unterstützt. Da die Gerichte von der in Art. 100 Ziff. 4 SVG vorgesehenen fakultativen Milderung, insbesondere bei Raserdelikten, bis anhin keinen Gebrauch gemacht haben, ist diese Änderung sehr zu begrüssen.

Dadurch wird auch sichergestellt, dass sich die Angehörigen von Blaulichtorganisationen bei dringlichen Dienstfahrten während des Einsatzes nicht unangepassten und unverständlichen straf- oder administrativrechtlichen Konsequenzen ausgesetzt sehen. Dies selbstverständlich unter Berücksichtigung des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes, welcher für jegliches polizeiliches Handeln im Zentrum steht.

Frage 4:

Unterstützen Sie den Ansatz, dass für die Beurteilung von unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz künftig nicht mehr die Differenz zwischen der signalisierten und der gefahrenen Geschwindigkeit massgebend sein soll, sondern die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre – und zwar aus Sicht der Fahrzeuglenkenden bei Erhalt des Einsatzbefehls – und der gefahrenen Geschwindigkeit?

Dieser Ansatz wird vollumfänglich unterstützt. Angehörige von Blaulichtorganisation sind zur korrekten Ausübung ihrer Pflichten bei dringlichen Dienstfahrten darauf angewiesen, möglichst schnell an den Einsatzort zu gelangen. Dazu sind, im Rahmen der Verhältnismässigkeit, auch Überschreitungen der allgemeinen oder signalisierten Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Solche der Situation angemessene Geschwindigkeitsüberschreitungen sind entsprechend durch Art. 100 Ziff. 4 SVG gerechtfertigt. Somit ist es wie vorgeschlagen sachgerecht, wenn bei dringlichen Dienstfahrten für die Strafbarkeit von Angehörigen von Blaulichtorganisationen nur die Geschwindigkeitsüberschreitung, welche nicht mehr gerechtfertigt war (Differenz), berücksichtigt wird.

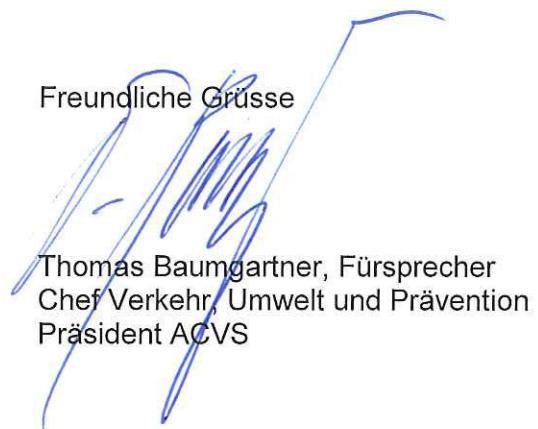
Als massgebende Geschwindigkeit sollte jedoch die Geschwindigkeit gelten, **welche gestützt auf den Kenntnisstand des Fahrzeuglenkenden zum Zeitpunkt der jeweiligen Geschwindigkeitsüberschreitung für den Einsatz als angemessen galt** - und nicht die Geschwindigkeit, welche sich bei Erhalt des Einsatzbefehls ergab. Dies, da sich die jeweilige Situation im Laufe eines Einsatzes erheblich ändern kann.

Frage 5:

Erlücken Sie weiteren Anpassungsbedarf rechtlicher Grundlagen im Zusammenhang mit der Höhe der Strafen sowie der Strafbarkeit von Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrern bei Notfalleinsätzen?

Aktuell ist kein weiterer dringlicher Anpassungsbedarf zu orten. Wir würden es sehr begrüssen, wenn wir nach Vorliegen der ausformulierten revidierten gesetzlichen Bestimmung nochmals kurz die Möglichkeit zur Rückäusserung erhalten könnten.

Wir danken Ihnen für die gewährte Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unseres Anliegens gemäss Frage 4.


Freundliche Grüsse
Thomas Baumgartner, Fürsprecher
Chef Verkehr, Umwelt und Prävention
Präsident ACVS

Bernastrasse 8
3005 Bern
Telefon 031 320 11 44
www.ivr-ias.ch

e-parl 01.04.2021 09:41
interverband für rettungswesen
interassociation de sauvetage
interassociazione di salvataggio



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr
3003 Bern

Zustellung per E-Mail an:
stefan.huonder@astra.admin.ch

Bern den 30. November 2020

**Evaluation im Rahmen des Postulats von Matthias Aeischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz»
Geschäftsnummer 19.4113**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit E-Mail vom 6. November 2020 wurde im Rahmen der Evaluation zum Postulat von Matthias Aeischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz» auch der Interverband für Rettungswesen zur Abgabe einer Stellungnahme eingeladen. In Koordination mit der FKS und KKPKS, senden wir gerne folgende Rückmeldung.

Im vorliegenden Bericht «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrten im Notfalleinsatz» schlägt das ASTRA in seinem Entwurf für einen Bericht des Bundesrats eine Reihe von Massnahmen vor, die insbesondere das Postulat 19.4113, Aeischer, abhandeln sollen. Der Bericht trägt zudem dem Unbehagen der Blaulichtorganisationen im Zusammenhang mit Verkehrsregelverletzungen bei Dringlichkeitsfahrten Rechnung. Inhaltlich fokussieren die im Bericht festgehaltenen Vorschläge auf Änderungen des Art. 100 Ziffer 4 SVG. Sie beinhalten eine Pflicht zur Strafmilderung bei Verkehrsregelverletzungen, auch wenn diese nicht verhältnismässig sind. Zudem soll ein Massstab zur Beurteilung der Geschwindigkeitsüberschreitungen eingeführt werden. Die Überlegungen im erwähnten Bericht des ASTRA stützen sich u.a. auf ein umfangreicheres Rechtsgutachten von Professor Dr. Wolfgang Wohlers.

Bernastrasse 8

3005 Bern

Telefon 031 320 11 44

www.ivr-ias.ch

interverband für rettungswesen

interassociation de sauvetage

interassociazione di salvataggio



Wir unterstützen es, die Angehörigen der Blaulichtorganisationen bei Verkehrsregelverletzungen anlässlich von Dringlichkeitsfahrten besser zu schützen und unterbreiten in Absprache mit der KKPKS folgenden Vorschlag:

nArt. 100 Ziffer 4

Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, sofern er die nötige Vorsicht walten lässt und die erforderlichen Warnsignale abgibt; die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe entgegensteht.

nArt. 100 Ziffer 5

Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich dringlicher oder taktischer Dienstfahrten wird lediglich die Differenz zu jener Geschwindigkeit berücksichtigt, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre.

nArt. 100 Ziffer 6

Dringliche oder taktische Dienstfahrten sind bei der Beurteilung begangener Verkehrsregelverletzungen strafmildernd zu berücksichtigen, auch wenn der Fahrzeugführer dadurch eine unverhältnismässig grosse Gefahr geschaffen oder er die nach den Umständen gebotene Sorgfalt nicht beachtet hat.

Diese neue Regelung ist im Lichte des neuen Entwurfs von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG mit seinem Verzicht auf die 1-jährige Mindeststrafe zu sehen. Die neue Ziffer 4 des Art. 100 ist einfacher als bisher und u.E. trotzdem verständlich formuliert. Die Regelung von Ziffer 4 wird anschliessend durch die Ziffer 5 (Geschwindigkeitsdifferenz) und Ziffer 6 (Strafmilderung) ergänzt. Die Lösung mit der neuen Ziffer 5 entspricht weitgehend dem Vorschlag des ASTRA.

Die Umschreibung des Massstabs zur Beurteilung der Geschwindigkeitsüberschreitungen (nArt. 100 Ziffer 5) gibt dem Richter einen Ermessensspielraum. Dieser ist Bestandteil des Verhältnismässigkeitsprinzips und damit eines elementaren Rechtsstaatlichen Prinzips. Ohne den Grundsatz der Verhältnismässigkeit besteht die Gefahr, dass die Fahrzeugführer noch grössere und damit unverhältnismässige Risiken für sich und andere Verkehrsteilnehmer in Kauf nehmen. Wir sind uns bewusst, dass unser Vorschlag dieser Ziffer 5 es dem fehlbaren Fahrzeugführer im Einzelfall verunmöglicht, im Voraus genau zu wissen, wie die Geschwindigkeitsüberschreitung beurteilt wird. Allerdings möchten wir darauf hinweisen, dass Fahrerinnen und Fahrer von Sanitätsfahrzeugen bei Dringlichkeitsfahrten auch heute schon den Grundsatz der Verhältnismässigkeit beachten.

Bereits heute könnte der Richter selbst bei einem Raserdelikt nach Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Art. 90 Abs. 4 SVG die Strafe im Zusammenhang mit einer Dringlichkeitsfahrt nach Art. 100 Ziffer 4 SVG mildern, und er wäre auch nicht an

Bernastrasse 8
3005 Bern
Telefon 031 320 11 44
www.ivr-ias.ch

interverband für rettungswesen
interassociation de sauvetage
interassociazione di salvataggio


die Mindestfreiheitsstrafe von 1 Jahr gebunden (vgl. Gutachten von Professor Wohlers S. 32 und S. 39). Dennoch haben wir zusätzlich eine Ziffer 6 eingefügt. Diese Bestimmung verpflichtet den Richter, die Dringlichkeitsfahrt als solche strafmildernd zu berücksichtigen. Dies kommt den Fahrerinnen und Fahrer von Sanitätsfahrzeugen entgegen, ohne die Verhältnismässigkeit zu beseitigen oder gar einen Rechtfertigungsgrund für alle im öffentlichen Interesse liegenden Dringlichkeitsfahrten zu schaffen, wie dies die parlamentarische Initiative Lüscher vorschlägt.

Es versteht sich von selbst und entspricht zudem der bisherigen Rechtsprechung, dass Sorgfaltspflicht, Verhältnismässigkeit und angemessene Geschwindigkeit (nArt. 100 Ziffer 5) aus der Sicht des Fahrzeugführers ex ante zu beurteilen sind.

Abschliessend sei noch auf den Führerausweisentzug hingewiesen. Die hier vorgestellte Regelung von nArt. 100 Ziffer 4, 5 und 6 wird dazu führen, dass sich diese Problematik noch weiter entschärft. Bereits heute gilt der Grundsatz, dass ein Fahrzeugführer nicht bestraft wird, wenn er sich auf einen Rechtfertigungsgrund berufen kann. Entsprechend wird ihm auch der Führerausweis nicht entzogen. Erfolgt bei Verkehrsregelverletzungen im Zusammenhang mit einer dringlichen Dienstfahrt eine Strafmilderung nach Art. 100 Ziffer 4 dritter Satz SVG, kann die Mindestdauer des Führerausweisentzugs nach Art. 16 Abs. 3 zweiter Satz SVG unterschritten werden. Würde man unserem Vorschlag mit dem überarbeiteten nArt. 100 Ziffer 4 bis 6 folgen, müsste der Verweis in Art. 16 Abs. 3 zweiter Satz SVG auf die Ziffern 5 und 6 des Art. 100 SVG angepasst werden.

Die von Ihnen aufgeworfenen Fragen beantworten wir wie folgt:

Stimmen Sie den Aussagen im Gutachten Wohlers vom 5. Juni 2020 zu?

Das Gutachten von Prof. Dr. Wolfgang Wohlers ist gut verständlich und entspricht rechtlich der gängigen Lehre und fasst zudem die Grundzüge der herrschenden Gerichtspraxis im Zusammenhang mit Dringlichkeitsfahrten der Blaulichtorganisationen gut zusammen. Wir können daher den Aussagen des Gutachtens grundsätzlich zustimmen.

Sind Sie damit einverstanden, dass mit der Teilrevision des SVG der Rasertatbestand nicht mehr automatisch zu Anwendung kommt, auch wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit besonders krass missachtet wurde?

Wir begrüssen es ausdrücklich, dass richterliches Ermessen und damit eine richterliche Beurteilung an Stelle des Automatismus eingeführt werden soll.

Sind Sie weiter damit einverstanden, dass den Strafbehörden bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt, die Mindestfreiheitsstrafe beim Rasertatbestand gestrichen und die Mindestdauer

Bernastrasse 8
3005 Bern

Telefon 031 320 11 44
www.ivr-ias.ch

interverband für rettungswesen
interassociation de sauvetage
interassociazione di salvataggio



des Führerausweisentzugs bei Ersttäterinnen und Ersttätern von 24 auf 6 Monate gesenkt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)?

Den Verzicht auf die Mindestfreiheitsstrafe erachten wir in Anbetracht der Problematik von Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich von Dringlichkeitsfahrten als sinnvoll. Auch die Senkung der Mindestdauer beim Führerausweisentzug bei Ersttäterinnen und Ersttätern begrüssen wir.

Unterstützen Sie den Ansatz, dass die Strafbehörden neu die Strafe zwingend angemessen mildern müssen, wenn es nicht zu einer Strafbefreiung kommt?

Ja, dies entspricht unserem Vorschlag eines neuen Art. 100 Ziffer 6 (Begründung und Details siehe oben).

Unterstützen Sie den Ansatz, dass für die Beurteilung von unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz künftig nicht mehr die Differenz zwischen der signalisierten und der gefahrenen Geschwindigkeit massgebend sein soll, sondern die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre - und zwar aus Sicht der Fahrzeuglenkenden bei Erhalt des Einsatzbefehls - und der gefahrenen Geschwindigkeit?

Ja, wir begrüssen diese Idee, würden allerdings eine unseres Erachtens einfachere Formulierung vorschlagen (vgl Bemerkungen oben zu nArt. 100 Ziffer 5 SVG).

Erblicken Sie weiteren Anpassungsbedarf rechtlicher Grundlagen im Zusammenhang mit der Höhe der Strafen sowie der Strafbarkeit von Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrern bei Notfalleinsätzen?

Unsere Rückmeldung setzt inhaltlich voraus, dass die Straftatbestände des Art. 90 Abs.3 und Abs. 4 E-SVG wie vorgesehen revidiert werden.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme, bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Interverband für Rettungswesen IVR-IAS

Roman Burkart

Geschäftsführer



Herr
 Stefan Huonder
 Wissenschaftlicher Mitarbeiter
stefan.huonder@astr.admin.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
 Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
 Bundesamt für Strassen ASTRA
 Abteilung Strassenverkehr
 3003 Bern

Luzern, 1. Dezember 2020

Antwort des Verbandes Schweizerischer Polizei-Beamter VSPB zur Fragestellung im Rahmen der Evaluation zum Postulat Matthias Aebischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz», Geschäft Nummer 19.4113

Sehr geehrte Damen und Herren

Der VSPB bedankt sich für die Gelegenheit, seine Meinung in dieser Fragestellung abgeben zu dürfen. Es ist für alle Polizistinnen und Polizisten in der Schweiz ein grosses Anliegen, dass die Via sicura Bestimmungen für die Blaulichtorganisationen korrigiert werden. Es kann nicht sein, dass Lebensretter anlässlich einer Dringlichkeitsfahrt das Gefängnis vor Augen haben müssen und es kann auch nicht sein, dass im Falle einer Übertretung die Strafe in einem so horrend hohen Mass ausfallen kann.

Seit längerer Zeit hat der VSPB eine eigene Arbeitsgruppe ins Leben gerufen um mögliche Lösungen auszuarbeiten. Nicht nur: im Rahmen der Führung des Sekretariates der Parlamentarischen Gruppe für Polizei- und Sicherheitsfragen haben wir auch mit verschiedenen Parlamentarierinnen und Parlamentariern dieses Problem an die Hand genommen.

Aus unserer Sicht gibt es eine klare und umsetzbare Lösung, die die Einsatzsicherheit der Fahrer der Blaulichtorganisationen gewährt und auch der Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer Rechnung trägt.

Eine an der Universität Lausanne in Auftrag gegebene Studie hat einige wichtige Aussagen ans Licht gebracht, die ganz klar unsere Stellungnahme beeinflusst haben. So zum Beispiel:

- In keinem anderen Land (DE – FR – IT – AUT) werden die Geschwindigkeitsübertretungen gegenüber den Fahrern der Blaulichtorganisationen so stark und unverhältnismässig bestraft;
- Das Prinzip der abstrakten Gefährdung kann aus subjektiver Sicht der Justiz auch eine lebensrettende Dringlichkeitsfahrt nicht rechtfertigen;
- Diese Bestimmungen erhöhen den Einsatzstress massiv;
- Art. 100.4 muss auf einer konkreten Gefährdung basieren;



- Die Justiz muss nicht nur die Geschwindigkeit als Beweis aufnehmen, sondern auch die objektive Situation (Strasse, Zeit, Verkehr, usw.);

Daher unterbreiten wir Ihnen die vom VSPB ausgearbeitete neue Formulierung zu Art. 100.4 SVG welche auch der Parlamentarischen Gruppe für Polizei- und Sicherheitsfragen unterbreitet wurde:

Art. 100.4 Neu

- 1) Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, sofern er die erforderlichen Warnsignale abgab und durch sein Verhalten keine konkrete Gefahr für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer geschaffen hat.
- 2) Die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe entgegensteht. Hat der Führer eine konkrete Gefahr für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer geschaffen oder hat er auf dringlichen Dienstfahrten nicht die erforderlichen Warnsignale abgegeben, so kann die Strafe gemildert werden.

Diese Neuformulierungen haben folgende Vorteile:

- Einfache und klare Formulierung des Rahmens;
- Die Fahrer der Blaulichtorganisationen sind in der Erledigung ihres Auftrages so besser geschützt, weniger gestresst und motiviert;
- Die anderen Verkehrsteilnehmer sind weiterhin geschützt;
- Die homogene Anwendung dieser Bestimmung sollte so schweizweit greifen;

Es ist dem VSPB ein grosses Anliegen hier nochmals zu betonen, dass alle Polizistinnen und Polizisten in den Dringlichkeitsfahrten geschult werden und sie somit nicht wie alle anderen Verkehrsteilnehmer behandelt und bestraft werden dürfen. Ausserdem haben Sorgfaltspflicht, Verhältnismässigkeit und eine der Situation angemessene Geschwindigkeit einen grossen Stellenwert beim VSPB.

Auch würde unser Verband es begrüssen, wenn die Polizeikorps ihre Dienstbefehle im Bereich Dringlichkeitsfahrten schweizweit aneinander anpassen würden, um ein gemeinsames Signal nach aussen zu senden. Im Falle eines Verfahrens würde/wird diese Grundlage auch zum Zuge kommen.

Der VSPB hat am 23. November 2020 von der Position der Konferenz der Kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz KKPKS Kenntnis genommen. Der VSPB schätzt ihre Stellungnahme als positiv ein, da sie im Interesse aller Polizistinnen und Polizisten der Schweiz liegt.



Die von Ihnen gestellten Fragen kann der VSPB folgendermassen beantworten:

- *Stimmen Sie den Aussagen im Gutachten Wohlers vom 5. Juni 2020 zu?*

Die Aussagen entsprechen der heutigen Rechtsprechung. Diese zeigen auch auf, dass gewisse Anpassungen dringlich notwendig sind.

- *Sind Sie damit einverstanden, dass mit der Teilrevision des SVG der Raser Tatbestand nicht mehr automatisch zur Anwendung kommt, auch wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit besonders krass missachtet wurde?*

Es ist natürlich zu begrüssen, wenn dieser unverhältnismässige Automatismus ausfällt. Ausserdem ist es dringlich notwendig klare Leitplanken zu setzen, damit der heute zu hohe Ermessensspielraum der Justiz abgeschwächt wird.

- *Sind Sie weiter damit einverstanden, dass den Strafbehörden bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird, die Mindestfreiheitsstrafe beim Rasertatbestand gestrichen und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttäterinnen und Ersttätern von 24 auf 6 Monate gesenkt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)?*

Hier kann aus unserer Sicht die Massnahme als positiv angesehen werden, wenn wir davon ausgehen, dass der Vorschlag des neuen Art. 100.4 SVG des VSPB umgesetzt wird. Zu begrüssen ist daher auch die Anpassung von Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG.

- *Unterstützen Sie den Ansatz, dass die Strafbehörden neu die Strafe zwingend angemessen mildern müssen, wenn es nicht zu einer Strafbefreiung kommt?*

In Anbetracht der Umsetzung des neu vorgeschlagenen Art. 100.4 des VSPB und wie in Abs. vorgesehen, ja.

- *Unterstützen Sie den Ansatz, dass für die Beurteilung von unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz künftig nicht mehr die Differenz zwischen der signalisierten und der gefahrenen Geschwindigkeit massgebend sein soll, sondern die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre – und zwar aus Sicht der Fahrzeuglenkenden bei Erhalt des Einsatzbefehls – und der gefahrenen Geschwindigkeit?*

Kommt Abs. 2 vom neuen vorgeschlagenen Art. 100.4 des VSPB zum Zuge, dann ja.

- *Erblicken Sie weiteren Anpassungsbedarf rechtlicher Grundlagen im Zusammenhang mit der Höhe der Strafen sowie der Strafbarkeit von Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrern bei Notfalleinsätzen?*

Nein.



VSPB · FSFP

Verband Schweizerischer Polizei-Beamter
Fédération Suisse Fonctionnaires de Police
Federazione Svizzera Funzionari di Polizia

e-parl 01.04.2021 09:41

Der VSPB hofft auf eine wohlwollende Prüfung und Übernahme der vorgeschlagenen Anpassungen zu Art. 100.4 SVG und steht Ihnen weiterhin zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Emmanuel Fivaz
Vizepräsident VSPB



Max Hofmann
Generalsekretär VSPB



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
 Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
 Bundesamt für Strassen ASTRA
 Abteilung Strassenverkehr
 3003 Bern

Zustellung per E-Mail an:
 stefan.huonder@astr.admin.ch

Bern, 30. November 2020 / PRP

Evaluation im Rahmen des Postulats von Matthias Aebischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz»
 Geschäftszahl 19.4113

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. November 2020 wurde im Rahmen der Evaluation zum Postulat von Matthias Aebischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz» auch die Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS) zur Abgabe einer Stellungnahme eingeladen.

Im vorliegenden Bericht «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrten im Notfalleinsatz» schlägt das ASTRA in seinem Entwurf für einen Bericht des Bundesrats eine Reihe von Massnahmen vor, die insbesondere das Postulat 19.4113, Aebischer, abhandeln sollen. Der Bericht trägt zudem dem Unbehagen der Blaulichtorganisationen im Zusammenhang mit Verkehrsregelverletzungen bei Dringlichkeitsfahrten Rechnung. Inhaltlich fokussieren die im Bericht festgehaltenen Vorschläge auf Änderungen des Art. 100 Ziffer 4 SVG. Sie beinhalten eine Pflicht zur Strafmilderung bei Verkehrsregelverletzungen, auch wenn diese nicht verhältnismässig sind. Zudem soll ein Massstab zur Beurteilung der Geschwindigkeitsüberschreitungen eingeführt werden. Die Überlegungen im erwähnten Bericht des ASTRA stützen sich u.a. auf ein umfangreicheres Rechtsgutachten von Professor Dr. Wolfgang Wohlers.

Wir unterstützen es, die Angehörigen der Blaulichtorganisationen bei Verkehrsregelverletzungen anlässlich von Dringlichkeitsfahrten besser zu schützen und unterbreiten in Absprache mit der KKP KS folgenden Vorschlag:

nArt. 100 Ziffer 4

Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, sofern er die nötige Vorsicht walten lässt und die erforderlichen Warnsignale abgibt; die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe entgegensteht.

nArt. 100 Ziffer 5

Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich dringlicher oder taktischer Dienstfahrten wird lediglich die Differenz zu jener Geschwindigkeit berücksichtigt, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre.

nArt. 100 Ziffer 6

Dringliche oder taktische Dienstfahrten sind bei der Beurteilung begangener Verkehrsregelverletzungen strafmildernd zu berücksichtigen, auch wenn der Fahrzeugführer dadurch eine unverhältnismässig grosse Gefahr geschaffen oder er die nach den Umständen gebotene Sorgfalt nicht beachtet hat.

Diese neue Regelung ist im Lichte des neuen Entwurfs von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG mit seinem Verzicht auf die 1-jährige Mindeststrafe zu sehen. Die neue Ziffer 4 des Art. 100 ist einfacher als bisher und u.E. trotzdem verständlich formuliert. Die Regelung von Ziffer 4 wird anschliessend durch die Ziffer 5 (Geschwindigkeitsdifferenz) und Ziffer 6 (Strafmilderung) ergänzt. Die Lösung mit der neuen Ziffer 5 entspricht weitgehend dem Vorschlag des ASTRA.

Die Umschreibung des Massstabs zur Beurteilung der Geschwindigkeitsüberschreitungen (nArt. 100 Ziffer 5) gibt dem Richter einen Ermessensspielraum. Dieser ist Bestandteil des Verhältnismässigkeitsprinzips und damit eines elementaren Rechtsstaatlichen Prinzips.

Ohne den Grundsatz der Verhältnismässigkeit besteht die Gefahr, dass die Fahrzeugführer noch grössere und damit unverhältnismässige Risiken für sich und andere Verkehrsteilnehmer in Kauf nehmen. Wir sind uns bewusst, dass unser Vorschlag dieser Ziffer 5 es dem fehlbaren Fahrzeugführer im Einzelfall verunmöglicht, im Voraus genau zu wissen, wie die Geschwindigkeitsüberschreitung beurteilt wird. Allerdings möchten wir darauf hinweisen, dass Fahrerinnen und Fahrer von Feuerwehrfahrzeugen bei Dringlichkeitsfahrten auch heute schon den Grundsatz der Verhältnismässigkeit beachten.

Bereits heute könnte der Richter selbst bei einem Raserdelikt nach Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Art. 90 Abs. 4 SVG die Strafe im Zusammenhang mit einer Dringlichkeitsfahrt nach Art. 100 Ziffer 4 SVG mildern, und er wäre auch nicht an die Mindestfreiheitsstrafe von 1 Jahr gebunden (vgl. Gutachten von Professor Wohlers S. 32 und S. 39). Dennoch haben wir zusätzlich eine Ziffer 6 eingefügt. Diese Bestimmung verpflichtet den Richter, die Dringlichkeitsfahrt als solche strafmildernd zu berücksichtigen. Dies kommt den Fahrerinnen und Fahrer von Feuerwehrfahrzeugen entgegen, ohne die Verhältnismässigkeit zu beseitigen oder gar einen Rechtfertigungsgrund für alle im öffentlichen Interesse liegenden Dringlichkeitsfahrten zu schaffen, wie dies die parlamentarische Initiative Lüscher vorschlägt.

Es versteht sich von selbst und entspricht zudem der bisherigen Rechtsprechung, dass Sorgfaltspflicht, Verhältnismässigkeit und angemessene Geschwindigkeit (nArt. 100 Ziffer 5) aus der Sicht des Fahrzeugführers ex ante zu beurteilen sind.

Abschliessend sei noch auf den Führerausweisentzug hingewiesen. Die hier vorgestellte Regelung von nArt. 100 Ziffer 4, 5 und 6 wird dazu führen, dass sich diese Problematik noch weiter entschärft. Bereits heute gilt der Grundsatz, dass ein Fahrzeugführer nicht bestraft wird, wenn er sich auf einen Rechtfertigungsgrund berufen kann. Entsprechend wird ihm auch der Führerausweis nicht entzogen. Erfolgt bei Verkehrsregelverletzungen im Zusammenhang mit einer dringlichen Dienstfahrt eine Strafmilderung nach Art. 100 Ziffer 4 dritter Satz SVG, kann die Mindestdauer des Führerausweisentzugs nach Art. 16 Abs. 3 zweiter Satz SVG unterschritten werden. Würde man unserem Vorschlag mit dem überarbeiteten nArt. 100 Ziffer 4 bis 6 folgen, müsste der Verweis in Art. 16 Abs. 3 zweiter Satz SVG auf die Ziffern 5 und 6 des Art. 100 SVG angepasst werden.

Die von Ihnen aufgeworfenen Fragen beantworten wir wie folgt:

Stimmen Sie den Aussagen im Gutachten Wohlers vom 5. Juni 2020 zu?

Das Gutachten von Prof. Dr. Wolfgang Wohlers ist gut verständlich und entspricht rechtlich der gängigen Lehre und fasst zudem die Grundzüge der herrschenden Gerichtspraxis im Zusammenhang mit Dringlichkeitsfahrten der Blaulichtorganisationen gut zusammen. Wir können daher den Aussagen des Gutachtens grundsätzlich zustimmen.

Sind Sie damit einverstanden, dass mit der Teilrevision des SVG der Rasertatbestand nicht mehr automatisch zu Anwendung kommt, auch wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit besonders krass missachtet wurde?

Wir begrüssen es ausdrücklich, dass richterliches Ermessen und damit eine richterliche Beurteilung an Stelle des Automatismus eingeführt werden soll.

Sind Sie weiter damit einverstanden, dass den Strafbehörden bei der Beurteilung von «Rasertatbeständen» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt, die Mindestfreiheitsstrafe beim Rasertatbestand gestrichen und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttäterinnen und Ersttätern von 24 auf 6 Monate gesenkt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)?

Den Verzicht auf die Mindestfreiheitsstrafe erachten wir in Anbetracht der Problematik von Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich von Dringlichkeitsfahrten als sinnvoll. Auch die Senkung der Mindestdauer beim Führerausweisentzug bei Ersttäterinnen und Ersttätern begrüssen wir.

Unterstützen Sie den Ansatz, dass die Strafbehörden neu die Strafe zwingend angemessen mildern müssen, wenn es nicht zu einer Strafbefreiung kommt?

Ja, dies entspricht unserem Vorschlag eines neuen Art. 100 Ziffer 6 (Begründung und Details siehe oben).

Unterstützen Sie den Ansatz, dass für die Beurteilung von unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfallsatz künftig nicht mehr die Differenz zwischen der signalisierten und der gefahrenen Geschwindigkeit massgebend sein soll, sondern die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre - und zwar aus Sicht der Fahrzeuglenkenden bei Erhalt des Einsatzbefehls - und der gefahrenen Geschwindigkeit?

Ja, wir begrüssen diese Idee, würden allerdings eine unseres Erachtens einfachere Formulierung vorschlagen (vgl Bemerkungen oben zu nArt. 100 Ziffer 5 SVG).

Erblicken Sie weiteren Anpassungsbedarf rechtlicher Grundlagen im Zusammenhang mit der Höhe der Strafen sowie der Strafbarkeit von Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrern bei Notfalleinsätzen?

Unsere Rückmeldung setzt inhaltlich voraus, dass die Straftatbestände des Art. 90 Abs.3 und Abs. 4 E-SVG wie vorgesehen revidiert werden.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme, bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Feuerwehr Koordination Schweiz FKS

MLaw Petra Prévôt
 Stv. Generalsekretärin

Portmann Patrizia ASTRA

Von: _EZV-Direktion
Gesendet: Montag, 30. November 2020 17:03
An: Huonder Stefan ASTRA; Thomann Fabienne ASTRA
Cc: Strelbel Angela EZV; Zeugin Rafael EZV; Meier Medea EZV
Betreff: AW: Evaluation im Rahmen des Postulats 19.4113 von Matthias Aebischer "Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern" / Évaluation dans le cadre du postulat 19.4113 de Matthias Aebischer "Adaptation des amendes"

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterstützen jegliche Bemühungen, dringliche Dienstfahrten privilegiert zu behandeln. Darunter sollten nicht bloss die klassischen Einsatzfahrten mit Sondersignalen verstanden werden, sondern auch taktische Einsatzfahrten (z. B. im Rahmen einer Observation). Deren Gleichbehandlung ist daher zu begrüssen. Der Berichtsentwurf des ASTRA sowie das Gutachten von Prof. Wohlers stossen dementsprechend dem Grundsatz nach in die richtige Richtung.

Unsere Antworten auf die von Ihnen aufgeworfenen Fragen finden Sie nachstehend:

- **Stimmen Sie den Aussagen im Gutachten Wohlers vom 5. Juni 2020 zu?**

Wir stimmen dem Gutachten grundsätzlich zu. Wir sind allerdings der Ansicht, dass der gesetzliche Schutz von Angehörigen von Blaulichtorganisationen – entgegen dem Gutachten bzw. dem Berichtsentwurf – nicht ausreichend ist bzw. die bestehenden gesetzlichen Grundlagen nicht genügend sind, um der speziellen Situation von Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen Rechnung zu tragen. Zudem fehlt uns eine Umschreibung möglicher Situationen im Zollalltag. So sind wir beispielsweise verpflichtet, verdächtige Personen/Fahrzeug zu kontrollieren, wenn ein Verdacht auf eine rechtswidrige Handlung besteht (aber keine Gewissheit hinsichtlich eines Vergehens oder Verbrechens). Diesen Umstand bzw. die fehlende Möglichkeit, von vornherein Übertretungen auszuschliessen, berücksichtigt das Gutachten unseres Erachtens nur unbefriedigend.

- **Sind Sie damit einverstanden, dass mit der Teilrevision des SVG der Rasertatbestand nicht mehr automatisch zur Anwendung kommt, auch wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit besonders krass missachtet wurde? Sind Sie weiter damit einverstanden, dass den Strafbehörden bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt, die Mindestfreiheitsstrafe beim Rasertatbestand gestrichen und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttäterinnen und Ersttätern von 24 auf 6 Monate gesenkt wird (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)?**

Wir sind der Ansicht, dass das Gesetz die Möglichkeit vorsehen sollte, ausschliesslich bei Vorliegen einer im öffentlichen Interesse stehenden Einsatzsituation (inkl. taktische Dienstfahrten) den Rasertatbestand nicht anzuwenden.

Der Rasertatbestand sollte für übrige Lenkerinnen und Lenker jedoch weiterhin Geltung haben. Warum andere «Raserfahrten» mit «Rasereinsatzfahrten» gleichzusetzen sind bzw. Angehörige von Blaulichtorganisationen nicht privilegiert behandelt werden können, erhellt sich aus dem Berichtsentwurf bzw. Gutachten nicht. Weitergehende Erleichterungen (Mindeststrafe, Mindestdauer des Führerausweisentzugs) stehen dem ursprünglichen Ziel von "Via secura" entgegen und dürften erneut zu den vor Inkraftsetzung des Rasertatbestands vorhandenen heiklen Abgrenzungsfragen führen, weshalb diese abzulehnen sind.

- **Unterstützen Sie den Ansatz, dass die Strafbehörden neu die Strafe zwingend angemessen mildern müssen, wenn es nicht zu einer Strafbefreiung kommt?**

Auch hier unterstützen wir diesen Ansatz lediglich für die oben genannten Spezialsituationen von Einsatzkräften.

- **Unterstützen Sie den Ansatz, dass für die Beurteilung von unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz künftig nicht mehr die Differenz zwischen der signalisierten und der gefahrenen Geschwindigkeit massgebend sein soll, sondern die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre – und zwar aus Sicht der Fahrzeuglenkenden bei Erhalt des Einsatzbefehls – und der gefahrenen Geschwindigkeit?**

Die Idee dürfte in der Praxis nur schwierig umzusetzen sein und dürfte keineswegs zur dringend notwendigen Rechtssicherheit führen.

- **Erblicken Sie weiteren Anpassungsbedarf rechtlicher Grundlagen im Zusammenhang mit der Höhe der Strafen sowie der Strafbarkeit von Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrern bei Notfalleinsätzen?**

Zum Schutz der Einsatzkräfte müsste – in Übereinstimmung mit der parlamentarische Initiative Lüscher – angestrebt werden, dass Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen der Führerausweis nie entzogen wird wegen Verkehrsdelikten, die während einer dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrt begangen worden sind. Alternativ ist in Übereinstimmung mit der Motion Graf-Litscher anzustreben, dass im Zusammenhang mit dringlichen Dienstfahrten im Falle einer Verurteilung eines Angehörigen einer Blaulichtorganisation wegen Widerhandlung gegen Art. 90 Abs. 1 oder 2 SVG kein Ausweisentzug zu erfolgen habe; sollte für Einsatzkräfte am Rasetatbestand weiterhin festgehalten werden, ist bei Verurteilung nach Art. 90 Abs. 3 oder 4 SVG stets auf die Festlegung einer Probezeit zu verzichten. Dieses Vorgehen sollte für die Administrativbehörden verpflichtend sein.

Schliesslich würden wir es begrüssen, wenn im Merkblatt zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn des ASTRA vom 21. Oktober 2019 auch der Zoll berücksichtigt werden würde.

Besten Dank und freundliche Grüsse

Nadia Fritz
Sachbearbeiterin

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Eidgenössische Zollverwaltung EZV
Politischer Stab EZV

Taubenhalde 16, 3003 Bern

Tel. +41 (0)58 48 20101
nadia.fritz@ezv.admin.ch
www.ezv.admin.ch

Von: Huonder Stefan ASTRA <Stefan.Huonder@astra.admin.ch>

Gesendet: Montag, 9. November 2020 09:25

An: info@kkjpd.ch; phkb@police.be.ch; kkpks@kkjpd.ch; mail@vspb.org; u.baechtold@swissfire.ch; info@feukos.ch; info@vrs-asa.ch; vpod@vpod-ssp.ch; _EZV-Direktion <direktion@ezv.admin.ch>

Cc: Baumgartner Thomas <pbtb@police.be.ch>; Kübler Martin (KUBL) (KUBL@kapo.zh.ch) <KUBL@kapo.zh.ch>

Betreff: WG: Evaluation im Rahmen des Postulats 19.4113 von Matthias Aebischer "Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern" / Évaluation dans le cadre du postulat 19.4113 de Matthias Aebischer "Adaptation des amendes"

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir können die Frist für eine allfällige Rückmeldung bis **30. November 2020** erstrecken.

Freundliche Grüsse

Stefan Huonder

Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr
Vorschriften Verkehrsteilnehmende
Postadresse: 3003 Bern, Standortadresse: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tel +41 58 463 43 13
stefan.huonder@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch

Von: _ASTRA-V-Assistenz

Gesendet: Mittwoch, 4. November 2020 13:12

An: info@kkjpd.ch; phkb@police.be.ch; kkpks@kkjpd.ch; mail@vspb.org; u.baechtold@swissfire.ch; info@feukos.ch; info@vrs-asa.ch; vpod@vpod-ssp.ch; _EZV-Direktion <direktion@ezv.admin.ch>

Betreff: Evaluation im Rahmen des Postulats 19.4113 von Matthias Aeischer "Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern" / Évaluation dans le cadre du postulat 19.4113 de Matthias Aeischer "Adaptation des amendes"
Sehr geehrte Damen und Herren

Bitte beachten Sie das Schreiben und die Dokumente im Anhang.

Madame, Monsieur,

Merci de bien vouloir lire attentivement le courrier et les document ci-joints.

Freundliche Grüsse,
Cordiales salutations,

Fabienne Sévrine Thomann

Assistentin

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

Abteilung Strassenverkehr

Stabsbereich Verkehr

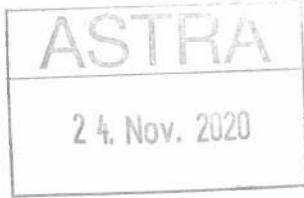
Postadresse: 3003 Bern, Standortadresse: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen

Tel +41 58 483 93 06

Fax +41 58 463 43 21

fabienne.thomann@astra.admin.ch

www.astra.admin.ch



Bundesamt für Strassen ASTRA
Herr Lorenzo Cascioni
Vizedirektor, Abteilungschef
Abteilung Strassenverkehr
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Sursee, 20. November 2020

g:\c_leistung\c1_vmvrs\01_verbandsführung\09_stellungnahmen\via
sicura201120er_01_stellungnahme_vrs_evaluation_postulat_aebischer_via_sicura.doc

Stellungnahme im Rahmen des Postulats von Matthias Aebischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz», Geschäftsnummer 19.4113

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir als Vereinigung Rettungssanitäter Schweiz Stellung zum vorliegenden Postulatsbericht des ASTRA und bedanken uns für die frühzeitige Einbindung und Möglichkeit zur Stellungnahme.

Stimmen Sie den Aussagen im Gutachten Wohlers vom 5. Juni 2020 zu?

Wir stimmen im Wesentlichen den gemachten Aussagen im Gutachten zu. Das Gutachten greift alle Beurteilungskriterien und Fragestellungen auf und liefert die notwendigen Erklärungen bzw. Anpassungsvorschläge, welche auch durch die VRS unterstützt werden.

Sind Sie damit einverstanden, dass mit der Teilrevision des SVG der Rasertatbestand nicht mehr automatisch zur Anwendung kommt, auch wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit besonders krass missachtet wurde?

Nach Jahren der Rechtsunsicherheit ist eine Revision bzw. Teilrevision des Art. 90 Absatz 3 und 4-E SVG aus unserer Sicht zwingend notwendig und längst überfällig. Aktuell fährt das drohende Damoklesschwert bei jedem Blaulichteinsatz für die Fahrerin oder Fahrer im Einsatz mit. Für alle Blaulichtorganisationen ist es eine ständige Gratwanderung und ein ständiges Abwegen bezüglich der richtigen Geschwindigkeiten, um ja nicht unter den Artikel 90 Abs. 3 und 4 SVG zu fallen. Wir begrüssen daher den gemachten Anpassungsvorschlag zur Teilrevision des SVG in den genannten Artikeln.

Sind Sie weiter damit einverstanden, dass den Strafbehörden bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt, die Mindestfreiheitsstrafe beim Rasertatbestand gestrichen und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttäterinnen und Ersttätern von 24 auf 6 Monate gesenkt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4-E SVG)?

Wir sind mit der Anpassung, wie bereits oben geschrieben einverstanden. Durch das Streichen der Mindestfreiheitsstrafe fällt bei einer Strafanhörung durch die Strafbehörden auch der bisher notwendige Pflichtverteidiger weg. Auch die Anwendung eines grösseren Handlungsspielraums

durch die Gerichte, im Fall einer unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitung, wird von uns begrüsst.

Unterstützen Sie den Ansatz, dass die Strafbehörde neu die Strafe zwingend angemessen mildern müssen, wenn es nicht zu einer Strafbefreiung kommt?

Die VRS begrüsst auch diesen Änderungsvorschlag, da er letztendlich der Milderung von sozialen und beruflichen Folgen und Auswirkungen beim Beschuldigten dient, welcher im Notfalleinsatz und in Ausübung hoheitlicher Aufgaben gehandelt hat und sich auf die Art. 14 und Art. 17 SGB sowie auf Art. 100 Abs. 4 SVG berufen kann.

Unterstützen Sie den Ansatz, dass für die Beurteilung von unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Fahrerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz künftig nicht mehr die Differenz zwischen der signalisierten und der gefahrenen Geschwindigkeit massgebend sein soll, sondern die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre – und zwar aus Sicht der Fahrzeuglenkenden bei Erhalt des Einsatzbefehls – und der gefahrenen Geschwindigkeit?

Auch in diesem Punkt sieht die VRS dringenden Handlungsbedarf und kann sich hinter den gemachten Anpassungsvorschlag stellen. Der Rettungsdienst ist häufig von Geschwindigkeitsüberschreitungen betroffen, welche gerade noch gemäss der Signalisation innerorts stattfinden, der Fahrer aber bereits freie Sicht auf die anschliessende Strecke ausserorts hat. Hier sind bisher Strafverfahren nach Art. 90 Abs. 2 und auch 3 nicht selten. Als weiteres Beispiel sind die nächtlichen 30-er Zonen innerorts zur Reduzierung der Lärmemissionen anzuführen. Hier darf meistens tagsüber 50-60 Km/h gefahren werden. Die Straßen sind in der Regel breit und gut ausgebaut. Besonders hier drohten bisher Verfahren nach Art. 90 Abs. 3.

Erlücken Sie weiteren Anpassungsbedarf rechtlicher Grundlagen im Zusammenhang mit der Höhe der Strafen sowie der Strafbarkeit von Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrern bei Notfalleinsätzen?

Ggf. wäre es sinnvoll, die Aussagen im UVEK Merkblatt zum Fahren mit Blaulicht und Wechselklanghorn zu überprüfen und zu präzisieren. Der Hinweis auf die nächtlichen Einsatzfahrten mit Blaulicht, jedoch ohne Wechselklanghorn, ist gemäss unserer Einschätzung in der Praxis für Fahrerinnen und Fahrer von Blaulichtorganisationen schwierig auszulegen. Aus unserer Sicht wäre es auch angesichts der verschiedenen Motionen in der Vergangenheit, zum Thema nächtliche Lärmemissionen durch Ambulanzfahrzeuge, ein guter Zeitpunkt, dies in die aktuellen Anpassungen mit einfließen zu lassen und auch hier mehr Rechtssicherheit zu erwirken.

Wir danken Ihnen für die Entgegennahme unserer Stellungnahme und sind gespannt auf den weiteren politischen Weg.

Freundliche Grüsse

Vereinigung Rettungssanitäter Schweiz (VRS)

Michael Schumann
Präsident

Elmar Rollwage
Mitglied Vorstand