

Das Bundesgericht hat mit einem Urteil vom 26. Mai 1986 trotz diesen Auslegungen der Eidgenössischen Polizeiabteilung und den damaligen Zusicherungen des Bundesrats einen Chauffeur verurteilt, dessen Geschwindigkeitsübertretungen erst nach Monaten bei einer Ueberprüfung der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften festgestellt wurden. Dabei schreibt das Bundesgericht auf Seite 10 seines Urteils folgendes:

«Es vermag allerdings nicht ganz zu befriedigen, dass gegen die Lenker der mit einem Fahrtschreiber ausgerüsteten Fahrzeuge aufgrund der bei Arbeits- und Ruhezeitkontrollen anhand der Fahrtschreiberaufzeichnungen gemachten Wahrnehmungen ein Strafverfahren wegen früheren Ueberschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eröffnet werden kann. Der Gesetzgeber hat diese sich aus dem strafprozessualen Legalitätsprinzip und aus dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung ergebende Konsequenz möglicherweise nicht bedacht. Es kann indessen nicht die Aufgabe des Kassationshofs sein, auf dem Weg der Rechtsprechung in bezug auf die Fahrtschreiberaufzeichnungen Ausnahmen von jenen fundamentalen strafprozessualen Grundsätzen einzuführen. Es ist vielmehr Sache des Gesetzgebers, durch ein Gesetz im formellen Sinne solche Ausnahmen zu regeln, falls er dies als wünschbar erachtet. Im übrigen bleibt es den kantonalen Behörden unbenommen, in Anwendung des allenfalls im kantonalen Strafprozessrecht geregelten Opportunitätsprinzips (siehe dazu BGE 109 IV 49/50) unter Umständen von einer Strafverfolgung wegen Ueberschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abzusehen.»

Dies zeigt, dass selbst das Bundesgericht von der heutigen Situation nicht befriedigt ist. Es dürfte daher sinnvoll sein, Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe i SVG so zu ändern, dass er auch rechtlich in Ordnung ist.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 8. Dezember 1986

Rapport écrit du Conseil fédéral du 8 décembre 1986

Artikel 106 Absatz 2 des Strassenverkehrsgesetzes von 1958 weist den Vollzug des Gesetzes und seiner Ausführungserlasse den Kantonen zu. Artikel 130 Absatz 3 der Verkehrszulassungsverordnung verpflichtet die kantonalen Polizeiorgane zur Durchführung regelmässiger systematischer Verkehrskontrollen. Somit obliegt die Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzungen der nach kantonalem Recht zuständigen Polizei. Die Durchsetzung der geltenden Geschwindigkeitslimiten bei Schwerfahrzeugen – insbesondere auf Autobahnen – bietet der Polizei indessen gewisse Schwierigkeiten. Die Berufschaffere kennen die möglichen Standorte der von der Polizei verwendeten Radargeräte und warnen sich gegenseitig mit Funk usw. Ein gesetzlicher Ausschluss oder eine Einschränkung der Heranziehung der Tachoscheiben als Beweismittel würde der Polizei die Ueberwachung der Geschwindigkeitslimiten zusätzlich erschweren.

Der Zweck des Fahrtschreibers ist in Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe i SVG nicht abschliessend umschrieben. Der Bundesrat hat in Artikel 33 Absatz 3 BAV für bestimmte Fahrzeugarten einen Fahrtschreiber zur Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit und zur Abklärung von Unfällen vorgeschrieben; dies ist der primäre Sinn des Fahrtschreibers. Damit wird, so führt das Bundesgericht in einem Urteil vom 26. Mai 1986 aus, festgelegt, zu welchen Zwecken die Fahrtschreiberaufzeichnungen – unabhängig vom Vorliegen des Verdachts einer strafbaren Handlung – untersucht werden dürfen. Die zitierten Bestimmungen verbieten den Behörden somit nicht, die anlässlich einer Untersuchung der Tachoscheiben gemachten Wahrnehmungen, welche mit dem Untersuchungsgegenstand (Arbeits- und Ruhezeit, Unfall) nichts zu tun haben, ebenfalls zu beachten.

Zwar ergibt sich aus Artikel 33 Absatz 6 BAV, dass bestimmte Fahrzeuge anstelle eines Fahrtschreibers mit einem Restwegschreiber ausgerüstet sein dürfen, der lediglich die Geschwindigkeit auf der zuletzt gefahrenen, wenigstens 250 m langen Strecke aufzeichnet. Entgegen der

Ansicht des Bundesgerichts im zitierten Entscheid hat der Gesetzgeber diese Ausnahme wohl bedacht; denn sie gilt nur für Fahrzeuge, die ausschliesslich im städtischen Linienverkehr verwendet werden, und für Fahrzeuge der Feuerwehr, Sanität und Polizei, deren Führer auf dringlichen Dienstfahrten wegen Missachtung von Geschwindigkeiten nicht strafbar sind (Art. 100 Ziff. 4 SVG); zudem unterstehen die Führer dieser beiden Fahrzeuggruppen nicht der Chauffeurverordnung. Eine Gleichstellung dieser Fahrzeuge mit den üblichen Schwerfahrzeugen oder Taxifahrzeugen, die mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet sein müssen, wäre sachlich nicht gerechtfertigt.

EJPD und BAP haben anlässlich der Einführung des Fahrtschreiber-Obligatoriums immer wieder betont, dass der Fahrtschreiber nicht eingeführt wurde, um damit nachträglich systematisch die gefahrene Geschwindigkeit kontrollieren zu können. Dies gilt nach wie vor.

Für den Erlass einer gesetzlichen Vorschrift, dass die anlässlich der Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit anhand der Fahrtschreiberaufzeichnungen wahrgenommenen Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht verfolgt und geahndet werden dürfen, besteht aufgrund des zitierten Bundesgerichtsentscheids kein Anlass. Die Kantone haben schon bisher in Anwendung des kantonalen Strafprozessrechts, ausser in krassen Fällen, von Strafverfolgungen wegen nachträglich festgestellter Ueberschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abgesehen. Der Gesetzgeber sollte den Polizeiorganen die Möglichkeit, in krassen Fällen die Fahrzeugführer zur Verantwortung zu ziehen, nicht aus der Hand nehmen. Das Verfahrensrecht ist zudem kantonale Domäne; der Bundesgesetzgeber sollte nicht ohne Not in das strafprozessuale Legalitäts-/Opportunitätsprinzip und den Grundsatz der freien Beweiswürdigung eingreifen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat empfiehlt, die Motion abzulehnen.

Präsident: Diese Motion wurde zurückgezogen und ist somit erledigt.

87.568

Motion Graf

Strengere Führerausweis-Entzugspraxis

Retrait du permis de conduire.

Application plus rigoureuse

Wortlaut der Motion vom 30. September 1987

Der Bundesrat wird aufgefordert, die notwendigen Grundlagen für eine strengere Führerausweis-Entzugspraxis zu schaffen.

Texte de la motion du 30 septembre 1987

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer les bases légales permettant d'appliquer de façon plus rigoureuse le retrait du permis de conduire.

Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der seit den siebziger Jahren anhaltende Rückgang der Zahl von bei Strassenverkehrsunfällen verletzten und ums Leben gekommenen Personen ging 1986 in eine Zunahme über. Gleichzeitig wird auch mancherorts eine schlechtere Fahrdisziplin und eine aggressivere Fahrweise festgestellt. Diese Erscheinungen veranlassen uns, der Sicherheit im Strassenverkehr höhere Beachtung zu schenken. Sie sollten uns

daran erinnern, dass wir uns nicht an die jährlich um 30 000 Verletzten und die um 1000 Toten gewöhnen dürfen. Wir haben vergessen, was sie an Leid für die Betroffenen und für deren Angehörige bedeuten.

Vorsichtiges, die Vorschriften beachtendes Fahren muss für jeden Fahrzeuglenker selbstverständlich werden, besonders für jene, die sich darüber mutwillig hinwegsetzen. Bei den ersteren, immer noch die grosse Mehrheit, geht es um gezieltes Motivieren, was viel Zeit benötigt. Die letzteren müssen dazu gezwungen werden.

Durch die Motion wird unterstrichen, dass der Besitz eines Führerausweises nicht nur das Recht zum Lenken eines Motorfahrzeugs bedeutet, sondern ebenso sehr die Pflicht zu sicherem, vorschriftsgemässen Fahren. Jeder Inhaber des Ausweises muss sich ständig vor Augen halten, dass ihm das Nichterfüllen dieser heute im wahrsten Sinn des Wortes vitalen Bedingungen eine schmerzhaft und lange dauernde Beeinträchtigung seiner persönlichen Mobilität bringen kann.

Eine strengere, jedermann bekannte Praxis im Entzug des Führerausweises bedeutet somit nicht nur eine ernste Mahnung an diejenigen, um die es geht, sondern wirkt sich auch als Ansporn an die grosse Mehrheit der anständigen und vorsichtigen Fahrzeuglenker aus. Ihre Einführung bedarf auch keiner langen Vorbereitungszeit.

Mit der Motion sei auch ein weiterer Appell sowohl an die zuständigen Behörden wie auch an alle, die sich mit der Sicherheit im Strassenverkehr befassen, gerichtet. Was Verkehrsunfälle bedeuten, weiss heute jedermann. Viel schwieriger ist es, wirklich erfolgreiche und dabei verkehrsgerechte Massnahmen gegen sie zu schaffen und zu verwirklichen. Wir alle wünschen mehr Lebensqualität. Im Strassenverkehr lässt sie sich noch erheblich verbessern, und das private Motorfahrzeug für den Transport von Personen und Gütern wird noch lange Zeit in unserem Leben eine Rolle spielen, lange genug, um seine Benützung sicherer zu gestalten. Dabei sei auch die bessere Grundausbildung der neuen Fahrer wieder aufs Tapet gebracht.

Vorerst geht es aber darum, rasche Besserung im Strassenklima zu erzielen. Ich bitte den Bundesrat, die Motion entgegenzunehmen und ihr rasch zu entsprechen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 30. November 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 30 novembre 1987
Die Grundlagen für eine strenge Entzugspraxis sind im Strassenverkehrsgesetz (SVG) und in der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) bereits gegeben. Soweit Verschärfungen notwendig sind, hat sie der Bundesrat bei der zurzeit im Parlament hängigen SVG-Revision beantragt (obligatorischer Führerausweisentzug bei Vereitelung der Blutprobe, Mindestentzugsdauer bei Sicherungsentzügen, strengere Auflagen bei der bedingten Wiedererteilung des Führerausweises).

Der Vollzug dieser Bestimmungen ist Sache der Kantone. Die kantonalen Polizeidirektoren haben dazu, unter Mitwirkung der Bundesstellen, Richtlinien erlassen, die eine einheitliche Vollzugspraxis sicherstellen sollen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Präsident: Die Motion ist zurückgezogen worden.

86.369

Postulat Schnider-Luzern

Schneekettenobligatorium

Postulat Schnider-Lucerne

Obligation des chaînes à neige

Wortlaut des Postulates vom 18. März 1986

Das in der Strassensignalisationsverordnung enthaltene Signal «Schneeketten obligatorisch» wird heute so gehandhabt, dass das Kettenobligatorium auch für Fahrzeuge mit Vierradantrieb gilt.

Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, ob für Fahrzeuge mit Vierradantrieb, wenigstens bei Bergfahrten, nicht eine Ausnahmeregelung vom Kettenobligatorium eingeführt werden kann.

Texte du postulat du 18 mars 1986

Le signal «Chaînes à neige obligatoires» prévu par l'ordonnance sur la signalisation routière est aujourd'hui appliqué de telle sorte que l'obligation des chaînes à neige vaut aussi pour les véhicules à quatre roues motrices.

Le Conseil fédéral est invité à examiner s'il ne peut introduire une réglementation d'exception pour ces véhicules, du moins sur les routes de montagne.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aregger, Auer, Cantieni, Columberg, Cotti Gianfranco, Darbellay, Dirren, Eggenberg-Thun, Frei-Romanshorn, Früh, Geissbühler, Hari, Jung, Koller Arnold, Kühne, Künzi, Landolt, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Martignoni, Müller-Scharnachtal, Müller-Wiliberg, Nef, Nussbaum, Ogi, Petitpierre, Reichling, Risi-Schwyz, Röthlin, Rubi, Rüttimann, Schärli, Spälti, Uhlmann, Weber Leo, Wellauer, Wyss, Zehnder, Ziegler (39)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Fahrzeuge mit Vierradantrieb weisen bei schneebedeckten und vereisten Strassen sehr viel bessere Traktions- und Fahreigenschaften auf als herkömmliche Fahrzeuge mit Front- oder Heckantrieb. Das Kettenobligatorium wird nun meistens damit begründet, dass die Fahrzeuge mit Vierradantrieb beim Bremsen auf Talfahrten mit Gefällstrecken den herkömmlichen Autos nicht überlegen sind. Tatsache ist allerdings, dass das Signal «Schneeketten obligatorisch» fast durchwegs vor Steigungen, nicht aber vor Gefällstrecken aufgestellt ist. Bei Steigungen sind nun aber vierradangetriebene Fahrzeuge den herkömmlichen Autos, auch wenn diese mit Ketten ausgerüstet sind, überlegen. Die guten Erfahrungen, die auch die Polizei mit vierradangetriebenen Fahrzeugen gemacht hat, würden es rechtfertigen, gewisse Ausnahmen vom Kettenobligatorium einzuführen. Vor allem bei Bergfahrten könnten solche Ausnahmen vom Kettenobligatorium durch die Zusatztafel «Ausgenommen vierradangetriebene Fahrzeuge» signalisiert werden. Schliesslich ist noch zu bemerken, dass eine differenzierte Handhabung des Kettenobligatoriums mithilft, bei grossem Verkehrsaufkommen und schwierigen Strassenverhältnissen Rückstaus zu vermeiden.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 21. Mai 1986

Rapport écrit du Conseil fédéral du 21 mai 1986

Nach Artikel 29 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV) dürfen Motorwagen die mit dem Signal «Schneeketten obligatorisch» versehenen Strecken nur befahren, wenn wenigstens zwei Antriebsräder mit Schneeketten versehen sind. Diese Vorschrift gilt zu Recht grundsätzlich auch für Personenwagen mit Allradantrieb.

Technische Untersuchungen in der Schweiz und im Ausland haben ergeben, dass Fahrzeuge mit Allradantrieb gegen-

Motion Graf Strengere Führerausweis-Entzugspraxis

Motion Graf Retrait du permis de conduire. Application plus rigoureuse

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.568
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1988 - 15:00
Date	
Data	
Seite	223-224
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 168

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.