



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

4. Mai 2010

Nr. 2010-267 R-720-16 Parlamentarische Empfehlung Anton Achermann, Seelisberg, "Kindersitzzwang - Sicherheit ohne Masslosigkeit"; Antwort des Regierungsrats

1. Ausgangslage

Am 31. März 2010 reichte Anton Achermann, Seelisberg, eine Parlamentarische Empfehlung ein. Er fordert den Regierungsrat auf, mit allen Mitteln bei den verantwortlichen Instanzen des Bundes ein Moratorium für die Inkraftsetzung der Verordnungsänderung zu erwirken. Diese Änderung schreibt für den Transport von Kindern in Personenwagen bis zwölf Jahre oder 150 cm Körpergrösse (je nach dem, was zuerst eintrifft) die Verwendung einer geprüften und gekennzeichneten Kinderrückhaltevorrichtung (Kindersitz) vor. Landrat Anton Achermann macht geltend, dass die Umsetzung dieser Änderung völlig masslos und unverhältnismässig sei und keine Ausnahmen vorsehe. Mit der Intervention möchte er erwirken, dass in der so gewonnenen Zeit Ausnahmeregelungen erreicht werden können, ehe die Verordnung am 1. April 2010 in Kraft tritt.

2. Antwort des Regierungsrats

2.0 Beschränkte Einwirkungsmöglichkeiten

Der Vorstoss fordert den Regierungsrat auf, "mit allen Mitteln, auch über unsere Vertreter in Bern, bei den verantwortlichen Instanzen zu intervenieren, um ein Moratorium für die Inkraftsetzung dieser neuen Verordnung zu erwirken". Damit greift die Parlamentarische Empfehlung in ein Rechtsgebiet ein, für das weder der Landrat noch der Regierungsrat zuständig ist. Gestützt auf das Strassenverkehrsrecht hat der Bundesrat die gerügte Verordnung erlassen. Die naheliegende Vorkehrung dagegen, nämlich eine Standesinitiative, greift hier nicht, denn diese gilt nur für Angelegenheiten und Rechtserlasse der Bundesversammlung, nicht aber des Bundesrats. Und was den Einbezug der Bun-

desparlamentarierin und Bundesparlamentarier aus dem Kanton Uri betrifft, verstösst jede Weisung gegen das Instruktionsverbot nach Artikel 161 der Bundesverfassung. Dessen Absatz 1 bestimmt ausdrücklich: "Die Mitglieder der Bundesversammlung stimmen ohne Weisungen". Andere Mittel, um die Inkraftsetzung der fraglichen Verordnung zu verhindern, bestehen nicht; und solche ausserhalb der Rechtsordnung begehrt die Parlamentarische Empfehlung sicherlich nicht, obwohl sie anregt, das Moratorium "mit allen Mitteln" zu erwirken. Damit bleibt der dünne Pfad der politischen Intervention, die den Regierungsrat verhielte, seine Bedenken gegen die Verordnung dem Bundesrat mitzuteilen. Und derartige Bedenken sind nicht vorhanden, denn der erhöhte Schutz im Strassenverkehr überwiegt allfällige Nachteile, wie im Folgenden zu zeigen ist.

2.1 Einleitende Bemerkungen

Seit dem 1. April 2010 gelten punkto Kindersicherheit in Personenwagen neue Vorschriften. Laut diesen müssen Kinder bis zwölf Jahre oder 150 cm Körpergrösse (je nach dem, was zuerst eintrifft) mit einer geprüften und gekennzeichneten Kinderrückhaltevorrückung (Kindersitz) gesichert werden. Bisher lag diese Altersgrenze bei sieben Jahren. Je nach Gewicht des Kindes ist dafür ein spezielles Sitzpolster, ein Kindersitz oder eine Babyschale nötig. Ältere oder grössere Personen müssen sich wie bis anhin mit den normalen Gurten sichern.

Diese Regelung gilt für alle Sitzplätze im Fahrzeug, die mit einem 3-Punkt-Sicherheitsgurt ausgerüstet sind. Auf Sitzplätzen mit einem 2-Punkt-Gurt – diese sind häufig in älteren Fahrzeugen oder Kleinbussen anzutreffen – müssen nur Kinder bis sieben Jahre in einem geeigneten Kindersitz gesichert werden. Zulässig sind nur Kinderrückhaltevorrückungen, die das internationale ECE-Prüfzeichen (orange Etikette) mit der Angabe "04" oder "03" enthalten (ausgeschlossen werden damit die sehr alten [vor 1995] hergestellten Kindersitze, die den heutigen Sicherheitsanforderungen nicht mehr genügen).

Zusammenfassend genügen die im Fahrzeug vorhandenen Sicherheitsgurten zur Sicherung von:

- Kindern ab vier Jahren in Gesellschaftswagen (Busse mit mehr als neun Sitzplätzen und einem Garantiegewicht über 5 t) und auf speziell für Kinder zugelassenen Sitzplätzen mit entsprechend angepassten Gurten (sog. "Schülerbusse");
- Kindern ab sieben Jahren auf Plätzen mit Beckengurten (betrifft ältere Fahrzeuge, insbesondere Kleinbusse);
- Kindern, die entweder zwölf Jahre alt oder mindestens 150 cm gross sind.

2.2 Warum wurde die Änderung eingeführt?

Für Kinder unter zwölf Jahren oder unter 150 cm Körpergrösse bestand bisher im schweizerischen Recht eine Sicherheitslücke, wie Crash-Tests von Automobilklubs und Konsumentenorganisationen zeigen (vgl. die Videos auf der Homepage des TCS und des ASTRA). Autos und die in ihnen montierten Gurtensysteme sind für Erwachsene konzipiert und werden der Anatomie eines Kindes nicht gerecht. Weil das Becken eines Kindes noch nicht fertig entwickelt ist, rutscht bei einer Kollision der gewöhnliche Sicherheitsgurt in den Bauchbereich und verursacht dort schwere innere Verletzungen (Verletzungen der Bauchorgane, Knochenbrüche der Lendenwirbelsäule bis zur Querschnittslähmung). Deshalb kann der Sicherheitsgurt bei Kindern unter zwölf Jahren, die nicht mindestens 150 cm gross sind, nur mit einem "Adapter" (=Kinderrückhaltevorrichtung) den gleichen Schutz wie bei Erwachsenen bieten: Das Kind sitzt dank der Kinderrückhaltevorrichtung erhöht und das Hochrutschen der Sicherheitsgurten in den Bauchbereich wird verhindert. Zudem verlaufen die Gurten bei der Verwendung einer Kinderrückhaltevorrichtung wie bei Erwachsenen über die Schulter, womit Verletzungen des Halses vermieden werden können. Die vom Bundesrat eingeführte Regelung entspricht dem EG-Recht.

2.3 Wie kann die Neuregelung umgesetzt werden?

Für Kinder zwischen sieben und zwölf Jahren gibt es verschiedene Kinderrückhaltevorrichtungen. Die neue Vorschrift erfüllen dabei nicht nur die "Sitzerhöher mit Rückenlehne", die den besten Schutz bieten, sondern auch "Sitzerhöher ohne Rückenlehne", die bereits ab 15 Franken im Handel angeboten werden.

2.4 Was wird an der Neuregelung kritisiert?

Neben Begehren, die zurück zur alten Regelung wollen, werden von verschiedenen Seiten vor allem Ausnahmen für folgende Tatbestände gefordert:

- Wer mehr als zwei Kinder transportiert, soll nicht alle Kinder mit Kinderrückhaltevorrichtung sichern müssen (Begründung: Es gibt Personenwagen, deren Rückbank zu schmal ist, um drei Kindersitze zu montieren. Familien müssen sich deshalb ein grösseres Auto anschaffen).
- Fahrten für Sport- und andere Vereine sowie Ausflugsfahrten mit der Schule sollen von der Neuregelung ausgenommen werden (Begründung: Die Transporte von Juniorenmannschaften werden zu kompliziert und aufwendig, weil die Kinder entweder die

Rückhaltevorrichtung an den Besammlungsort mitbringen oder die Vereine bzw. die Schulen sich solche anschaffen müssen).

- Die Beförderung von Kindern durch Taxis soll von der Neuregelung ausgenommen werden (Begründung: Die Pflicht, Kinderrückhaltevorrichtungen zu verwenden, verursacht für Taxis einen Zusatzaufwand und verunmöglicht Transporte ohne vorgängige Anmeldung).

Diese Problematiken bestanden grundsätzlich bereits bisher aufgrund der seit dem 1. Januar 2002 geltenden Regelung. Damals wurde nicht nur die Kindersitzpflicht für Kinder unter sieben Jahren eingeführt, sondern auch festgelegt, dass nur so viele Kinder mitgeführt werden dürfen, wie für das betreffende Fahrzeug Plätze (mit Sicherheitsgurten) bewilligt sind. Da die Kindersitze für Kinder bis sieben Jahren in der Regel breiter sind als die neu (ab 1. April 2010) vorgeschriebenen Sitzhöher für die grösseren Kinder, dürfte der Platzmangel auf der Rückbank von Autos für drei Kinder nur selten auf die Neuregelung zurückzuführen sein. Dies wäre insbesondere dann der Fall, wenn eine Familie mit drei Kindern ein kleineres Auto angeschafft hätte, weil nach der bisherigen Regelung mit Erreichen des siebten Altersjahres durch den Erstgeborenen nur noch die zwei jüngeren Kinder im Kindersitz transportiert werden mussten.

Die praktischen Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Neuregelung für die Kinder zwischen sieben und zwölf Jahren sind insofern anders als die Neuregelung eine Altersgruppe betrifft, die mobiler als die Kinder unter sieben Jahren ist und die häufiger durch Dritte (nicht die Eltern) transportiert werden (Schule, Vereine). Die Schweiz hat deshalb eine im umliegenden Ausland bereits seit Jahren praktizierte Regelung eingeführt. Diese EG-Regelung lässt bestimmte Ausnahmen zu, die aber wegen des damit verbundenen Sicherheitsrisikos für die Kinder von unsern Nachbarstaaten sehr restriktiv und national unterschiedlich eingeführt wurden. Auch in der Schweiz gelten solche Ausnahmen: in Gesellschaftswagen, auf speziell für Kinder zugelassenen Sitzplätzen (sog. Schulbussen), auf Sitzen mit Beckengurten sowie für zwölfjährige Kinder, die noch nicht 150 cm gross sind (vgl. Ziff. 2.1).

2.5 Weshalb werden in der Schweiz keine weitergehenden Ausnahmen zugelassen, wie sie nach dem EG-Recht grundsätzlich möglich wären?

Nach EG-Richtlinie wäre auch bei folgenden Tatbeständen die Sicherung der Kinder nur mit dem Sicherheitsgurt für Erwachsene möglich:

- *Beim Mitführen von drei Kindern auf der Rückbank von Personen- und Lieferwagen:*
Deutschland und Österreich sehen vor, dass das dritte Kind auf der Rückbank nicht mit einer Rückhaltevorrückung gesichert werden muss. Allerdings werden heute auf dem Schweizer Markt Sitzhöher ab 15 Franken angeboten, welche so schmal sind, dass auf der Rückbank der meisten Personenwagen drei Stück nebeneinander angebracht werden können. Kinder können zudem grundsätzlich auch auf dem Vordersitz mitgeführt werden.

- *Beim Mitführen in Motorwagen zum Personentransport mit mehr als neun Sitzplätzen:*
Deutschland und die Schweiz (Art. 3a Abs. 4 Verkehrsregelverordnung; VRV; SR 741.11) lassen diese Ausnahme nur für Busse über 3,5 t zu. Bei Sportvereinen, die wegen des Führerausweises der Laienchauffeure/-eusen (Kat. B mit altrechtlicher Berechtigung D2) - in der Regel Kleinbusse bis 3,5 t für den Kindertransport einsetzen, wird das Problem deshalb nicht gelöst. Nur wenn auch in Kleinbussen bis 3,5 t lediglich die Sicherheitsgurte für Kinder unter zwölf Jahren oder unter 150 cm Länge akzeptiert würden, liesse sich das Problem teilweise (d. h. für Sportvereine mit eigenem Kleinbus) lösen. Damit aber würden die Kinder weiterhin ungenügend gegen schwere Verletzungen geschützt.

- *Bei Fahrten in Taxis:*
Die Pflicht, Kinderrückhaltevorrückungen zu verwenden, verursacht für die Taxis einen grösseren Zusatzaufwand als bei den bisher angesprochenen Fällen. Um gewisse Fahrten mit Kindern ausführen zu können, müssen die Kindersitze vorgängig organisiert werden. Dies fällt vor allem bei Fahrten ins Gewicht, welche durch den Kunden nicht vorgängig angemeldet werden (z. B. Fahrt vom Flughafen in die Innenstadt). Zum Teil sind die Taxifahrer deshalb nicht mehr bereit, Kinder mitzuführen (wenn keine Beförderungspflicht besteht), oder die Fahrgäste müssen sich an diesen Zusatzkosten mitbeteiligen (z. B. Aufpreis von 20 Franken).

Aufgrund dieser Schwierigkeiten haben unsere Nachbarstaaten Ausnahmen für Taxis in mehr oder weniger weitgehendem Umfang zugelassen. Gegen eine Ausnahme spricht aber, dass es sich hier um gewerbsmässigen Personentransport handelt und es deshalb stossend wäre, wenn ausgerechnet solche speziell konzessionierte Unternehmen tiefere Anforderungen bezüglich Sicherheit der Kinder erfüllen müssten. Es schiene aus Sicht der Sicherheit auch bedenklich, diese Ausnahmen generell zuzulassen, d. h. nicht bloss beschränkt auf kürzere Fahrten im Innerortsbereich, oder wenn mit der Ausnahme sogar hinter das geltende Recht zurückgegangen würde,

d. h. wenn allfällige Ausnahmen nicht auf das Transportieren von Kindern zwischen sieben und zwölf Jahren beschränkt würden. Mit der Frage, ob und in welchem Umfang für Taxifahrten Ausnahmen vorzusehen sind, wird sich aber ohnehin das Parlament befassen müssen, da bereits eine parlamentarische Initiative von NR Sommaruga eingereicht wurde.

– *Bei gelegentlicher Beförderung über eine kurze Entfernung:*

Auch Kurzstrecken sind zu Recht von der neuen Regelung erfasst. Denn diese sind genau so gefährlich wie längere Strecken. Die Erfahrung lehrt, dass schwere Verletzungen auch auf Kurzstrecken keineswegs auszuschliessen sind, weshalb es gerechtfertigt ist, nicht zwischen längeren und kürzeren Fahrstrecken zu unterscheiden.

2.6 Fazit

Die Umsetzung der Neuregelung kann in Einzelfällen, etwa beim Transport von Kindern durch Dritte, zu Schwierigkeiten führen. Der Sicherheitsgewinn soll dabei aber höher gewichtet werden und deshalb ist der Mehraufwand als zumutbar zu betrachten.

3. Empfehlung des Regierungsrats

Gestützt auf die vorangegangenen Ausführungen empfiehlt der Regierungsrat dem Landrat, die Parlamentarische Empfehlung nicht zu überweisen.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Text der Parlamentarischen Empfehlung); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Direktionssekretariat Sicherheitsdirektion und Sicherheitsdirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

