



99.036

## Strassenverkehrsgesetz.

### Änderung

### Loi sur la circulation routière.

### Modification

*Differenzen – Divergences*

#### CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 23.03.00  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.06.01 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.06.01 (FORTSETZUNG - SUITE)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 25.09.01 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 27.11.01 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 03.12.01 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 14.12.01 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 14.12.01 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

#### Strassenverkehrsgesetz

#### Loi fédérale sur la circulation routière

##### Art. 2a

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Hier handelt es sich um einen Einschub des Nationalrates, der sich in die Gesamtbemühungen einfügt; das ist eine Verstärkung der Prävention und eine Verstärkung der Bemühung um die Verbesserung der Sicherheit.

Wir beantragen Ihnen, dieser Ergänzung zuzustimmen.

*Angenommen – Adopté*

##### Art. 9 Abs. 3bis

*Antrag der Kommission*

Auf Gesuch des Fahrzeughalters kann das zugelassene Gesamtgewicht eines Motorfahrzeuges oder eines Anhängers verändert werden, jedoch höchstens einmal jährlich oder anlässlich eines Halterwechsels. Die Gewichtsgarantien des Fahrzeugherstellers bleiben bestehen.

##### Art. 9 al. 3bis

*Proposition de la commission*

A la demande du détenteur du véhicule, le poids total maximal autorisé d'un véhicule à moteur ou d'une remorque peut être modifié, mais une fois par an au plus, ou à l'occasion d'un changement de détenteur. Cette modification est sans incidence sur les garanties du constructeur relatives au poids.

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Hier handelt es sich um das so genannte Ablasten. Diesen Begriff finden Sie in keinem Wörterbuch. Der Gesetzestext sagt aber, wofür es geht. Nämlich darum, dass das zugelassene Gesamtgewicht eines Motorfahrzeuges oder eines Anhängers verändert werden kann.

Es gibt in der Tat Situationen, bei denen ein Fuhrhalter in Schwierigkeiten kommt, wenn er diese Möglichkeit des Ablastens nicht hat. Beispielsweise ein Produzent von leichter Ware wie Duvets, braucht einen Lastwagen





mit einem Volumen von 40 Tonnen, belädt ihn aber immer nur mit ein paar Tonnen, weil er keine schwere Ware herstellt und deshalb auch keine schwere Ware transportieren muss.

Ein abgelastetes Fahrzeug darf dann nur noch mit jenem Gewicht beladen werden, für das das Fahrzeug zugelassen ist. Wenn der Fahrzeughalter dann das Fahrzeug überladen sollte, unterliegt er den gleichen Strafbestimmungen, wie jener Halter, der anderweitig mit Übergewicht fährt. Bei einem allfälligen Halterwechsel kann das Gewicht wieder verändert werden. Diese Veränderung kann allerdings nur einmal jährlich vorgenommen werden.

Der Antrag unserer Kommission deckt sich inhaltlich mit dem Beschluss des Nationalrates. Wir haben lediglich versucht, eine bessere Formulierung zu finden.

AB 2001 S 560 / BO 2001 E 560

Die Kommission schlägt Ihnen vor, der Ergänzung zuzustimmen.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 15 Abs. 5; Art. 15a Abs. 3**

*Antrag der Kommission*

*Mehrheit*

Festhalten

*Minderheit*

(Jenny, Büttiker, Fünfschilling, Hess, Lombardi)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Art. 15 al. 5; art. 15a al. 3**

*Proposition de la commission*

*Majorité*

Maintenir

*Minorité*

(Jenny, Büttiker, Fünfschilling, Hess, Lombardi)

Adhérer à la décision du Conseil national

**La présidente** (Saudan Françoise, présidente): M. Maissen développe la proposition de la majorité. M. Hess, rapporteur, parle pour la minorité.

**Maissen** Theo (C, GR): Beim Konzept der Mehrheit wird der Tatsache und der Erkenntnis Rechnung getragen, dass fast alle Fahranfängerinnen und Fahranfänger im Alter von 18 bis 24 Jahren sind. Die Verkehrsunfallstatistik zeigt eindeutig, dass in dieser Altersgruppe im Vergleich zu den älteren Verkehrsteilnehmern ein 2,5-fach höheres Unfallrisiko besteht. Es gibt also 2,5-mal mehr Unfälle in dieser Altersgruppe. Gleichzeitig muss man zur Kenntnis nehmen, dass heute in unserer Gesellschaft der Strassentod die häufigste Todesursache junger Erwachsener ist.

Was sind die Gründe für diese hohe Unfallhäufigkeit in dieser Altersgruppe? Einerseits ist es die mangelnde Fahr-Erfahrung. Andererseits ist es die mangelnde Fachkompetenz, also fehlende Kenntnisse über physikalische Gesetze und ihre Wirkungen beim Autofahren. Die höhere Risikobereitschaft junger Leute liegt zudem in der Natur des Menschen. Bei Unfällen von jungen Leuten stellt man immer wieder fest, dass gerade abends eine gewisse Gruppendynamik da ist. Die jungen Leute motivieren sich gegenseitig noch mehr, grössere Risiken einzugehen. Dann spielt bei diesen Unfällen auch der Alkohol eine Rolle.

Die heutige Regelung ist so, dass es vor der Prüfung einen obligatorischen Verkehrskundeunterricht von acht Stunden gibt. Anschliessend wird nach erfolgtem Fahrunterricht die Prüfung gemacht, und dann können die Leute selbstständig fahren. Es ist nun vorgesehen, dass wir für Erstlenker eine dreijährige Probezeit haben. Wenn diese Probezeit ohne weitere Probleme bestanden worden ist, wird der Ausweis definitiv erteilt.

Das Konzept der Mehrheit und des Bundesrates geht dahin, dass man während dieser Probezeit von drei Jahren noch einmal zusätzlich acht Stunden Weiterbildung im verkehrsgerechten Verhalten und im umweltschonenden Fahren zu absolvieren hat. Zwar werden diese acht Stunden über die ganze Zeit verteilt und beginnen frühestens sechs bis zwölf Monate nach dem ersten Fahren; also dann, wenn erste Fahr-Erfahrungen da sind, aber in einer Zeit, in der falsche Annahmen oder Verhaltensweisen, die nicht richtig sind, noch nicht gefestigt sind und ohne Weiteres korrigiert werden können.



Dieses Vorgehen ist ein bewährtes Modell. Es ist methodisch sinnvoll, weil es "learning by doing" ist. Man macht das im Übrigen heute auch in der Berufsausbildung, dass man in Phasen, in Modulen oder in Blöcken die Ausbildung in Praxis und Theorie hat, weil man weiss, dass dies die Kompetenz mehr erhöht, als wenn man einfach alles einmal theoretisch durchmacht und nachher einfach das Gefühl hat, man mache es dann praktisch schon richtig. Es ist methodisch sinnvoll, wenn wir die Weiterbildung während dieser Probezeit obligatorisch einbauen.

Die Gegner sagen nun – so hat es der Nationalrat beschlossen, und so beantragt es die Minderheit –, es genüge, wenn man diese Weiterbildung als obligatorisch erkläre, sobald die Fahrerin oder der Fahrer eine erste Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften begangen habe. Das heisst natürlich in der Konsequenz, dass die Weiterbildung, die hier obligatorisch greift, im Prinzip eine Strafe ist, wenn man eine Widerhandlung begangen hat. Ich denke, das ist psychologisch falsch. Im Berufsleben ist ja Weiterbildung auch keine Strafe, sondern sie ist eben zum Vorteil der Betroffenen. Hier beim Strassenverkehr soll diese Weiterbildung prophylaktisch wirken: Man soll den Gefahren vorbeugen und mit der Weiterbildung nicht erst einsetzen, wenn jemand Verkehrsvorschriften übertreten hat.

Ein weiteres Argument der Minderheit – das hat man auch im Nationalrat gehört – sind die Kosten. Man rechnet für diese Weiterbildung mit Kosten je Junglenkerin bzw. Junglenker von etwa 800 Franken, das aber verteilt auf zwei bis zweieinhalb Jahre. Diese Kosten sind im Vergleich zu dem, was das Autofahren selber kostet – nämlich die Anschaffung des Fahrzeuges, der Unterhalt, der Betrieb usw. – bescheiden. Wenn sich also jemand diese 800 Franken für seine eigene Sicherheit und für jene der Mitmenschen nicht leisten kann, kann er sich auch das Autofahren an sich nicht leisten. Das wäre eindeutig ein Sparen am falschen Ort.

Wenn man von den Kosten redet, muss man noch eine andere Seite sehen: Mit Unfallverhütung vermeiden wir nicht nur viel Leid, sondern auch volkswirtschaftliche Kosten. Es ist statistisch erhärtet, dass Unfälle, bei denen lediglich Materialschaden entsteht, Kosten von 7000 Franken, je Unfall, verursachen. Wenn es bei einem Unfall Leichtverletzte gibt, sind das 9000 Franken, wenn es Schwerverletzte gibt, sind es bis 250 000 Franken, und bei einem Unfall mit Todesfolge geht das gegen 2 Millionen Franken. Im Vergleich zu diesen Unfallkosten – neben dem vermeidbaren Leid, das ich nochmals erwähnen möchte – denke ich also, dass diese Weiterbildungskosten von je 800 Franken pro Junglenkerin oder Junglenker vertretbar und verhältnismässig sind.

Aufgrund dieser Überlegungen bitte ich Sie, der Mehrheit zuzustimmen bzw. an unserem seinerzeitigen Beschluss festzuhalten.

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Ich habe bereits in der ersten Beratung in unserem Rat ausgeführt, dass ich mit dieser Regelung Mühe habe. Der Nationalrat hat sich diesen Bedenken nun offenbar angeschlossen und eine Lösung gefunden, die nicht alle Neulenker – sprich: alle jungen Leute – in einen Topf wirft.

Ich kann der Statistik glauben, dass bei Neulenkern prozentual am meisten Unfälle passieren; deshalb ist es richtig, wenn eine Probezeit eingeführt wird. Es fehlt aber eine Statistik dazu, wie viele Neulenker jährlich zugelassen werden und wie viele von ihnen entsprechende Unfälle verursachen. Ich bin überzeugt, dass es eine kleine Zahl von Neulenkern ist. Mit der nun von der Mehrheit unserer Kommission vorgesehenen Lösung geht man von vornherein davon aus, dass jeder Neulenker – sprich: jeder Jugendliche – ein Rambo oder Rowdie auf der Strasse ist, der noch unbedingt nachgeschult werden muss.

Ich frage mich, wann diese Kurse stattfinden sollen und wann sie zu besuchen sind. Logischerweise müssten sie sofort nach der Prüfung, nämlich am ersten Tag, stattfinden; die Wirkung, die mit der neuen Regelung erreicht werden soll, wird sonst ohnehin verfehlt. Ich glaube, dass ein Neulenker, der eine Prüfung absolviert hat, grundsätzlich in der Lage sein muss, ein Fahrzeug einwandfrei zu führen.

Dazu verweise ich auf Artikel 21 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr. Dieser Artikel hält fest: "An der praktischen Führerprüfung hat der Bewerber nachzuweisen, dass er fähig ist, ein Motorfahrzeug der entsprechenden Kategorie nach den Verkehrsregeln auch in schwierigen Verkehrslagen verkehrsgerecht und sicher zu führen." Weiter wird dort ausgeführt: "Die praktische Führerprüfung umfasst zwei Teile: a. das

AB 2001 S 561 / BO 2001 E 561

Fahren im Verkehr mit der Bedienung des Motorfahrzeugs und gegebenenfalls des Fahrtenschreibers sowie mit der Anpassung an die Strassen- und Verkehrsverhältnisse und an die Fahreigenschaften des Fahrzeugs, nach Möglichkeit unter Einschluss des Fahrens auf Autobahnen und Autostrassen und des Nachtfahrens". Nach Litera b muss auch "das Manövrieren" geschult werden. Artikel 21 besagt also, dass sich der Neulenker über genügend Fahrfähigkeiten ausweisen muss.





Meiner Meinung nach ist es nun falsch, eine neue Bestimmung ins Gesetz aufzunehmen, die zu den bereits bezogenen Fahrstunden ungeachtet des Könnens des Lenkers nochmals Fahrstunden aufzwingt. Wenn man, wie das bis anhin offenbar der Fall war, doch schon weiss, dass die Junglenker einen so hohen Anteil an schweren Unfällen haben, frage ich mich, weshalb der Bundesrat diese Verordnung nicht schon längst in der Weise verändert hat, dass verlangt wird, dass auf Schnee oder in Schleuderkursen das fahrerische Können erweitert wird, wie dies aufgrund der neuen Gesetzesbestimmung nun möglich gemacht werden soll. Ich stelle beim Antrag der Mehrheit eine eindeutige Systemwidrigkeit fest: Man lässt Leute, von denen man an sich weiss, dass sie offenbar alle gefährlich sind, auf die Strasse, ohne dass man dagegen etwas unternimmt oder mindestens unternommen hat.

Die Sache wird meiner Meinung nach eindeutig dramatisiert. Auch wenn wir der Fassung des Nationalrates zustimmen, bleibt die Probezeit. Wer sich klaglos verhält, der soll doch die Probezeit auch ohne zusätzlichen Kurs überstehen und den definitiven Führerschein erhalten!

Wer hingegen verwarnt oder noch härter bestraft wird, soll die für ihn nötigen Kurse besuchen. Ich habe bereits das letzte Mal gesagt, dass ich hier zweifellos im Interesse der Jungen spreche. Ich bin überzeugt, dass die Jungen gegen eine so pauschale Lösung sind, wie sie nun vorgesehen ist.

Ich bin der Meinung, dass der Beschluss des Nationalrates der Situation in angemessener Weise Rechnung trägt, und beantrage Ihnen deshalb, dem Nationalrat und damit der Kommissionsminderheit zu folgen.

Der Vollständigkeit halber darf ich noch sagen, dass es in der Fahne bei Artikel 15a Absatz 3 in der deutschen Fassung einen Fehler gibt. Bei der Mehrheit steht "Streichen". Dieser Begriff ist überflüssig, er macht so keinen Sinn.

**Jenny** This (V, GL): Ich möchte Ihnen ebenfalls beantragen, der Minderheit zu folgen. Artikel 15 bildet tatsächlich ein Kernstück der vorliegenden Revision, indem die Ausbildung in zwei Phasen aufgeteilt werden soll. Die erste entspricht der heutigen Ausbildung, die letztlich zur Erlangung des Führerausweises führt, die zweite ist eine obligatorische Weiterbildung für alle während den ersten drei Jahren. Dabei soll nicht unterschieden werden, ob ein Lenker nun einen solchen Kurs nötig hat oder nicht; das ist aber genau der Haken.

Es kann doch nicht sein, dass nun alle Neulenker über einen Leisten geschlagen werden und zusätzlich Fahrerausbildungskurse besuchen müssen, und zwar unabhängig davon, ob sie sich nun Widerhandlungen gegen das SVG zuschulden kommen liessen oder nicht. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein Neulenker, der sich korrekt verhält, ebenfalls zu einem Weiterbildungskurs verknurrt werden soll. Das hilft zwar der Branche der Fahrlehrer, aber Unfälle werden damit keine vermieden.

Ich nehme an, Sie sind auch von Fahrlehrern kontaktiert worden. Meinem Lobbyisten habe ich mitgeteilt, er könne seinen Vortrag abrechnen, denn er wolle schliesslich Fahrstunden verkaufen und ich Beton. Dafür habe ich Verständnis, aber es ändert nichts an einer zusätzlichen Bevormundung und Schikanierung der Jugendlichen. Es ist zwar richtig, den Junglenkern eine umfassende und seriöse Ausbildung zu gewährleisten, und die Fahrprüfung soll nach harten und einheitlichen Richtlinien erfolgen. Im Zweifelsfalle muss die Prüfung wiederholt werden, schon aus Rücksicht auf die übrigen Verkehrsteilnehmer.

Mit der Einführung des Führerausweises auf Probe, aber ohne obligatorischen Wiederholungskurs, wie sie die Fassung des Nationalrates vorsieht, gehen wir schon sehr weit und haben eine wesentliche Verschärfung vorgenommen; das ist auch richtig. Denn wer sich gegen die Verkehrsvorschriften verhält, soll einen Wiederholungskurs mit Kostenfolgen besuchen müssen. Das wird die Neulenker zu verantwortungsbewusstem Fahren animieren und nützt mehr als hohe Bussen. Zudem wird die Eigenverantwortung gefördert. Mit der Fassung des Nationalrates werden aber die korrekt fahrenden Neulenker belohnt, die Fehlbaren bestraft und weitergebildet.

Wenn die bis jetzt bestehende Grundausbildung so schlecht oder ungenügend ist, dass innert kürzester Zeit eine Zweitausbildung notwendig ist, mache ich mir ernsthafte Sorgen. In diesem Falle möchte ich Sie dringend bitten, diese Neulenker inskünftig sehr grossräumig zu umfahren. Weil ich aber weiss, dass dem nicht so ist, möchte ich Sie bitten, der Minderheit zuzustimmen. Dies nicht zuletzt auch im Namen der vernünftigen und selbstverantwortlichen Junglenker, die nicht bereit sind, eine Kollektivhaftung für die schwarzen Schafe zu übernehmen.

**Hofmann** Hans (V, ZH): Die Kommissionsminderheit möchte bei Artikel 15 und 15a dem Nationalrat folgen, welcher sich ganz knapp – mit 2 Stimmen Unterschied – dafür entschied, von einer obligatorischen Weiterbildung abzusehen und nur jene Neulenkerinnen und Neulenker, die ein Strassenverkehrsdelikt begangen haben, zu solchen Kursen zu verpflichten.

Wie schon bei der erstmaligen Beratung dieser Gesetzesänderung bitte ich Sie, an unserem damaligen Be-



schluss festzuhalten und der Mehrheit zuzustimmen.

Die vorgesehene zweiphasige Ausbildung der Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker ist meines Erachtens der Eckpfeiler dieses ganzen Systemwechsels. Ohne diese Massnahme würde das wichtigste Element, welches zur Vermeidung von Strassenverkehrsunfällen durch Neulenker beitragen soll, aus der Gesetzesrevision herausgebrochen.

Erfreulicherweise haben die Unfallzahlen in den letzten Jahren abgenommen. Das darf uns aber nicht daran hindern, weitere Anstrengungen zu unternehmen. Die Fahrzeuge werden dank technischem Fortschritt immer sicherer. Beim Strassenbau und Strassenunterhalt unternehmen die Kantone grosse Anstrengungen, um Unfallschwerpunkte auszumerzen und unser Strassennetz sicherer zu machen. Der Risikofaktor Mensch aber bleibt unverändert. Insbesondere die jungen und neuen Lenker sind am Unfallgeschehen weit überproportional beteiligt. Annähernd die Hälfte aller schweren Verkehrsunfälle – das sind Unfälle mit toten und schwerverletzten Menschen – werden von jungen Lenkern in den ersten drei Jahren ihrer Fahrpraxis verursacht. Gemäss den Erhebungen der BfU erleidet jeder zweite Neulenker bis zum 25. Altersjahr einen Unfall. Das muss nicht sein. Hier liegt ein Verbesserungspotenzial, das es zu nutzen gilt.

Durch Strassenverkehrsunfälle verlieren heute rund 600 Menschen pro Jahr ihr Leben. Über 25 000 werden jedes Jahr verletzt, über die Hälfte davon schwer. Allzu oft sind die Opfer und eben auch die Verursacher junge Menschen. Diesem Umstand, diesen leider klaren Fakten gilt es entgegenzuwirken. Mit dem Modell der Ausbildung in zwei Phasen und mit dem Führerausweis während den ersten drei Jahren auf Probe wird das Ziel, die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern, am besten erreicht.

Ich war als Polizeidirektor zusammen mit Kollege Hermann Bürgi vor über zehn Jahren Mitglied jener Arbeitsgruppe der KKJPD – der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren –, welche zuhanden der Konferenz und dann zuhanden des Bundesrates diese Vorschläge erarbeitet hat. Ich bin heute noch überzeugt, dass dank diesen Massnahmen Menschenleben gerettet und Schwerverletzte vermieden werden können. Das und nichts anderes war damals unser Ziel und muss es auch heute noch sein.

#### AB 2001 S 562 / BO 2001 E 562

Ein junger Mensch kann Fahrstunden nehmen und dann die Führerprüfung bestehen. Aber er ist noch nie bei Schneetreiben, nachts oder auf schneebedeckter oder vereister Strasse Auto gefahren, wenn die Ausbildung im Sommer stattgefunden hat. Er ist noch gar nie in eine gefährliche Situation geraten, wo richtiges Reagieren überlebenswichtig ist. Er hat noch zu wenig Übung in der Erkennung und Vermeidung von Gefahren. Die Fahrtechnik ist vor allem in schwierigen Situationen noch ungenügend ausgebildet. Deshalb ist eine Weiterbildung gerade auf dem Gebiet der Gefahrenerkennung und der Fahrtechnik von grosser Wichtigkeit. Viel zu viele schwere Unfälle ereignen sich, weil der meist junge und ungeübte Lenker die Herrschaft über sein Fahrzeug verliert. Leider können wir noch immer jede Woche solche tragischen Berichte in den Zeitungen lesen.

Die vorgesehene Weiterbildung darf nicht den Charakter einer Strafe erhalten, wie dies beim Minderheitsantrag der Fall wäre. Sie ist für alle Neulenkerinnen und Neulenker gleichermaßen wichtig. Wir wissen ja nicht im Voraus, wen ein Unfall treffen wird und wen nicht. Leider ist es aber nach einem schweren Unfall oft zu spät, die Lehren daraus zu ziehen, nämlich bei tödlich verunfallten oder bei an den Rollstuhl gefesselten Neulenkerinnen und Neulenkern. Im Einzelfall wäre aber vielleicht gerade dieser oder jener Unfall vermieden worden, hätte der fehlbare Neulenker dank einem Fahrpraxiskurs, wo das Beherrschen des Fahrzeuges in extremen Situationen geübt wird, richtig reagiert.

Ich habe Verständnis für die freiheitlichen Überzeugungen, welche gedanklich hinter dem Minderheitsantrag stehen, und teile diese. Aber in diesem Fall geht es einzig und allein darum, schwere Strassenverkehrsunfälle so weit wie möglich zu vermeiden, Menschenleben zu retten, menschliches Leid zu vermindern. Ich denke dabei nicht allein an den verunfallten Neulenker oder an die verunfallte Neulenkerin, sondern auch an die in einen schweren Unfall verwickelten Drittpersonen, welche – wie Sie oder ich – unerwartet und ohne eigenes Verschulden zu Opfern werden können.

Ich bitte Sie deshalb nochmals, dieses wichtige Instrument zur Vermeidung von schweren Verkehrsunfällen im Gesetz zu belassen und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

**Leuenberger Moritz** (, ): Ich ersuche Sie auch, dem Bundesrat und der Mehrheit der Kommission zuzustimmen. Die Vertreter der Minderheit haben gesagt, ihr Antrag sei im Interesse der Jungen; Herr Jenny hat gesagt, er wolle nicht alle Jungen zu diesen Ausbildungskursen verknurren. Damit wird der Eindruck erweckt, es gehe da um eine Strafe. Es ist aber der Antrag der Minderheit, der letztlich die Massnahme als Strafe darstellt, weil nämlich nur diejenigen in die Weiterbildung müssen, die sich etwas haben zuschulden kommen lassen. Wir wollen gerade keine Strafe, und wir machen das nicht im Interesse der Jungen, sondern im Interesse der



Sicherheit. Die Sicherheit ist auch im Interesse der Jungen – nämlich im Interesse aller – unser oberstes Ziel. Wieso betrachtet man einen solchen Kurs als eine Strafe? Das kann ich nicht verstehen. Herr Hofmann hat Ihnen vorhin gesagt, wie lehrreich und interessant es ist, bei Schnee und Regen Schleuderkurse zu machen. Man lernt, das Fahrzeug besser zu beherrschen, und vor allem lernt man auch, Unfälle zu vermeiden. Es braucht für einen Unfall immer zwei. Es ist an sich nicht logisch, wenn nur diejenigen in einen Weiterbildungskurs gehen müssen, die sich etwas haben zuschulden kommen lassen. Es geht auch darum, wie man reagiert, wenn sich ein anderer Verkehrsteilnehmer falsch verhält, wie man ihm ausweichen kann, ohne seinerseits ins Schleudern zu kommen. Man lernt also auch, Unfälle zu vermeiden.

Jede Ausbildung – ausser vielleicht gerade die eines Ständerates, Nationalrates oder Bundesrates – besteht doch auch aus einem Praktikum, bevor man das Diplom bekommt. Eine Lehre, die man macht, geht vielleicht drei Jahre; zuerst ist der Inhalt nur theoretisch; und langsam, langsam wird man in die Praxis eingeführt. Erst wenn man auch die Praxis beherrscht, bekommt man das endgültige Diplom. Wieso soll das jetzt gerade beim Autofahren, wo man so viele Leute gefährden kann, nicht der Fall sein?

Ich ersuche Sie aus diesen Gründen, der Mehrheit Ihrer Kommission und dem Bundesrat zuzustimmen.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit .... 24 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit .... 15 Stimmen

**Art. 15a Abs. 4**

*Antrag der Kommission*

Festhalten

**Art. 15a al. 4**

*Proposition de la commission*

Maintenir

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Unsere Kommission ist hier der Meinung, dass es eigentlich eine klare Formulierung ist, die der Ständerat gewählt hat. Es gibt zwei Varianten, nämlich die Widerhandlung und den Zeitablauf. Richtigerweise soll das auch gesagt werden. Es ist deshalb nach unserer Meinung sachlich richtig, wenn wir beim Beschluss des Ständerates bleiben, was Ihnen die Kommission hiermit beantragt.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 16b Abs. 1 Bst. c, d, Abs. 3**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Art. 16b al. 1 let. c, d, al. 3**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Absatz 1 Buchstabe c ist lediglich eine redaktionelle Änderung, welche der Nationalrat vorgenommen hat. Der Buchstabe d hat eigentlich nichts mit der Verkehrssicherheit zu tun. Die Bestimmung nimmt dem Ganzen nicht viel und gibt ihm auch nichts. Die Kommission beantragt Ihnen trotzdem, dem Beschluss des Nationalrates zuzustimmen.

Der Nationalrat hat sich mit 83 zu 50 Stimmen für die Streichung von Absatz 3 eingesetzt. Es wurde argumentiert, dass die Rechtsgleichheit verletzt würde, wenn man an der Fassung des Ständerates festhalten würde. Im Strafrecht gibt es für Fachpersonen an vielen Orten schärfere Strafbestimmungen für den gleichen Tatbestand, aber nicht schwächere, wie wir sie an sich eingeführt haben. Berufsschauffeure sind in diesem Sinn Fachpersonen. Beim ersten Entzug beträgt die Mindestdauer einen Monat; der Entzug kann dann aufgeschoben werden, sodass er sich mit der Arbeitsplanung koordinieren lässt. So ist der Berufsschauffeur nicht anders betroffen als ein privater Lenker und darf unter diesem Gesichtspunkt nicht besser behandelt werden. Ein mittelschwerer Fall ist keine Bagatelle. Der Fahrer hat jemanden gefährdet und Verkehrsregeln verletzt. Aus diesen Überlegungen bezüglich der Rechtsgleichheit heraus hat der Nationalrat diesen Absatz gestrichen.

Die Kommission schliesst sich dieser Meinung an und beantragt Ihnen einstimmig, Absatz 3 ersatzlos zu streichen.



Angenommen – Adopté

**Art. 53a**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 1*

Der Bundesrat kann nach Anhören der Kantone:

a. Massnahmen zur Lenkung des motorisierten Verkehrs auf dem Strassennetz von nationaler Bedeutung anordnen, die geeignet und nötig sind, um schwere Störungen des

AB 2001 S 563 / BO 2001 E 563

Verkehrs, welche die Verkehrssicherheit gefährden, zu verhindern oder zu beseitigen;

b. Empfehlungen zur Lenkung des motorisierten Verkehrs abgeben im Interesse eines sicheren und flüssigen Verkehrs sowie zur Erreichung der Ziele des Verkehrsverlagerungsgesetzes vom 8. Oktober 1999.

*Abs. 1bis*

Er kann die Durchführung der Massnahmen und Empfehlungen an einen Dritten übertragen.

**Art. 53a**

*Proposition de la commission*

*Al. 1*

Le Conseil fédéral peut, après avoir consulté les cantons:

a. ordonner des mesures de gestion du trafic motorisé sur le réseau des routes d'importance nationale, adéquates et nécessaires pour empêcher ou éliminer de graves perturbations du trafic compromettant la sécurité routière;

b. émettre des recommandations quant à la gestion du trafic motorisé, pour répondre aux impératifs de la sécurité et de la fluidité du trafic et réaliser les objectifs de la loi du 8 octobre 1999 sur le transfert du trafic.

*Al. 1bis*

Il peut déléguer l'exécution des mesures et recommandations à un tiers.

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Mit dieser Bestimmung soll eine Lücke geschlossen werden. Es geht darum, dass im Bemühen, Verkehrslenkungsmassnahmen zu treffen, die einen Stau verhindern, nicht in den freien Willen des Chauffeurs eingegriffen wird, der beispielsweise lieber drei Stunden im Stau steht, als einen Umweg von 13 Kilometern zu fahren. Es soll niemand auf einen langen Umweg geschickt werden, um ihn so zur Entrichtung einer höheren LSVA zu verpflichten.

Es wird deshalb zwischen der Empfehlung und der Massnahme unterschieden. Empfehlungen sollen einen sicheren Verkehrsfluss garantieren. Eine Empfehlung wäre beispielsweise, an der Grenze einen Hinweis anzubringen, auf dem steht, der Gotthard sei verstopft und es werde empfohlen, den Autoverlad Lötschberg zu benutzen. Es handelt sich nicht um einen Zwang, sondern um einen Hinweis. Daneben sind Zwangsmassnahmen vorgesehen. Diese sind dann an härtere Voraussetzungen gebunden. Es geht darum, schwere Verkehrsbehinderungen oder Störungen, welche die Verkehrssicherheit gefährden, zu verhindern oder zu beseitigen. Eine schwere Störung wäre nach Auffassung der Kommission zum Beispiel ein Stau, der über drei Stunden andauert.

Die Verkehrsmassnahmen sollen auf dieser Grundlage durch den Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen erarbeitet werden und dann in so genannten vorbehaltenen Beschlüssen, das sind die Verkehrspläne, festgelegt werden. Tritt der im Verkehrsplan beschriebene Sachverhalt X ein, so sind die vorbehaltenen Massnahmen entsprechend zu vollziehen.

In Artikel 53a Absatz 1bis ist vorgesehen, dass die Durchführung der Massnahmen und Empfehlungen an einen Dritten übertragen werden kann. Dies kann eine nationale Verkehrszentrale sein, oder es können schon bestehende kantonale und private Infrastrukturen zur Verkehrsregelung genutzt werden. Die ursprüngliche, heute noch geltende Fassung ist strikt auf die Alpentransitstrecke Nord-Süd und auf den schweren Güterverkehr beschränkt. Mit der von der Kommission beantragten Lösung – das ist auch die Lösung des Nationalrates – ist sichergestellt, dass die Kantone zusammen mit der zuständigen Behörde praxisbezogene Lösungen erarbeiten, die dann von der zuständigen Behörde im Bedarfsfall auch angewendet werden können.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, der vorliegenden Fassung zuzustimmen.

**Schmid** Carlo (C, AI): Sie wissen, dass ich den Schweizerischen Nutzfahrzeugverband Astag präsidiere, und damit ist meine Interessenbindung offen gelegt.



Gegenüber Artikel 53a, wie er vom Berichterstatter dargelegt worden ist, wäre vermutlich wenig einzuwenden. Die Frage stellt sich aber für mich, ob die Kommission tatsächlich Sicherheiten dafür hat, dass das auch so in die Tat umgesetzt wird, wie sie es hier darstellt. Ich wäre dankbar, wenn der Bundespräsident dazu noch einige Bemerkungen machen würde. Wir stehen ja im Differenzbereinigungsverfahren, und der Nationalrat kann unter Umständen hier nochmals über die Bücher gehen.

Ich habe zum vorliegenden Artikel 53a zwei Fragen.

1. Dieser Artikel ist interessanterweise der einzige, der in der bundesrätlichen Botschaft nicht besprochen worden ist; es gibt dazu keine einzige Bemerkung. Wir haben also in den bundesrätlichen Materialien keine Zusicherung darüber, dass die Haltung, die jetzt von der Kommission dargestellt worden ist, tatsächlich auch den Intentionen des Bundesrates entspricht.

Wenn die Verkehrslenkung – diese ist eine obligatorisch angeordnete Massnahme, welche darin besteht, dass bestimmte Wege dann verboten und andere geboten werden – nur in jenen Situationen angewendet wird, die der Berichterstatter erwähnt hat, müsste man noch die Details anschauen und klären, wann tatsächlich eine schwere Störung vorliegt. Ist das ein Stau von drei Stunden oder etwas anderes? Denn Sie dürfen nicht vergessen und werden verstehen: Eine Verkehrslenkungsmassnahme obligatorischer Art hat natürlich für den Nutzfahrzeugverkehr erhebliche Konsequenzen wegen der LSVA. Wenn Sie von Basel nach Chiasso nicht mehr über die A2 fahren dürfen, sondern über die A13 oder sogar über den Grosse St. Bernhard fahren müssen, fallen ganz andere Kosten an, und diese sind erheblich. Das ist der Hintergrund meiner Frage. Falls man eine Massnahme auch dann ergreifen könnte, wenn der Stau nur 10 Minuten dauert, ist das natürlich eine erhebliche Massnahme. Das ist das eine.

2. Das andere ist, dass mir das Verhältnis zwischen Artikel 53a Absatz 1 Litera b einerseits und Artikel 57c nicht klar ist. Ich weiss wirklich nicht, in welchem Zusammenhang diese beiden Massnahmen stehen und ob Artikel 53a Absatz 1 Litera b überhaupt notwendig ist oder nicht.

Das sind ungeklärte Fragen. Ich werde hierzu keinen Antrag stellen, wäre aber dankbar, wenn der Bundespräsident dazu Ausführungen machen würde und die nationalrätliche Kommission diese Fragen auch nochmals anschauen dürfte.

Ich will Ihnen sagen, dass in einer kürzlich abgeschlossenen Vernehmlassung zum Strassenverkehrstelematik-Leitbild des Bundes die Verbände des privaten Strassenverkehrs insbesondere zu dieser beabsichtigten Verkehrslenkungsmassnahme sehr grosse Vorbehalte angemeldet und zum Teil ablehnende Voten abgegeben haben. Das jetzige Vorgehen, dies ohne Ausführungen in der Botschaft zu präsentieren, scheint mir ein unglücklicher Weg zu sein. Sie dürfen eines nicht vergessen: Die Gefahr, dass dem Bundesrat hier eine Carte blanche überreicht wird, mit der er den Güterverkehr auf der Strasse verelenden lassen kann, ist durchaus gegeben.

Ich wäre dankbar, wenn diese Bemerkungen auch zuhanden des Zweitrates protokolliert würden.

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Für die Kommission hat sich die Situation so dargestellt, dass es hier um einen Vorschlag des Nationalrates geht. Die Bestimmung ist in der Debatte des Nationalrates neu aufgenommen worden, deshalb kann in der Botschaft darüber gar nichts stehen.

Ich kann Ihnen sagen, dass die gleichen Bedenken, die Herr Schmid jetzt hier vorträgt, auch in der Kommission diskutiert worden sind. Wir sind so verblieben, dass wir in die Anwendung grosses Vertrauen haben. Die Notwendigkeit der Massnahme ist für uns klar, bei der Anwendung muss dann das notwendige Fingerspitzengefühl gebraucht werden. Sie haben gesehen, wir haben "nach Anhören der Kantone" eingefügt. Es geht also auch darum, diese Massnahme noch abzudecken. Aber vielleicht kann der Bundespräsident aus seiner Sicht sagen, wie er das zu handhaben gedenkt.

AB 2001 S 564 / BO 2001 E 564

**Leuenberger** Moritz (, ): Zwar hat der Nationalrat diese Änderung als Erster beschlossen, aber er hat es nicht ohne unser Zutun getan. Wir haben dies nämlich gewünscht, und zwar aus aktuellem Anlass, als nach Ostern dieses Jahres die schwerwiegenden Stauprobleme auf der Autobahn A2 entstanden sind. Diese Einführung einer Kompetenz des Bundes, hier Empfehlungen und Lenkungen durchzuführen, ist eine – nicht die einzige, aber eine – Möglichkeit, diesem Stauproblem beizukommen.

Zunächst möchte ich Herrn Schmid Carlo auf zwei Nachteile des bisherigen Rechtes verweisen. Der erste Nachteil ist, dass es nur gerade den Schwerverkehr im Visier hat. Mit dem neuen Recht wollen wir jetzt auch die Personenwagen erfassen können. Wenn schon, so war eigentlich das bisherige Recht diskriminierend. Ein





zweiter Nachteil des bisherigen Rechtes ist, dass es nur die Alpenquerung bzw. nur den Nord-Süd-Verkehr betrifft.

Diese beiden Mängel sollen nun behoben werden, indem einerseits Empfehlungen abgegeben werden können. Ich glaube, es kann niemand etwas gegen solche Empfehlungen haben. Es ist doch so, dass viele Personenwagenlenker einfach nicht wissen, dass es einen Grossen St. Bernhard oder einen Lötschberg gibt, wo man – es kostet zwar etwas – auf die Eisenbahn könnte. Aber bis jetzt sind diese Lösungen deshalb nicht empfohlen worden, weil gesagt wurde, der Umlad auf die Bahn koste etwas und es profitiere ein privates Unternehmen; solche Einwände wurden gemacht.

Die Schwierigkeit, die Herr Schmid anspricht, betrifft sicher die verbindlichen Lenkungsmaßnahmen. Diese bestehen nicht nur darin, dass der Verkehr zum Beispiel über den San Bernardino umgeleitet werden könnte; das wären 13 Kilometer mehr, für welche die LSVA zu bezahlen wäre. Es gibt auch andere, z. B. polizeiliche Anweisungen, die heute schon aus Sicherheitsgründen gegeben werden, also z. B. auf einem Parkplatz vor dem Zollamt in Chiasso warten zu müssen. Jetzt wird das ausgeweitet auf Umlenkungsmaßnahmen. Diese Massnahmen sind nur vorgesehen, um "schwere Störungen" zu beseitigen; das Beispiel der drei Stunden Stau am Gotthard wurde genannt. Wir haben das gemeinsam so entwickelt, und ich würde das in meiner Funktion als Bundesrat gerne verbindlich zu den Akten geben. Wir haben also nicht im Sinn, beim geringsten Anzeichen eines "Stäuleins" bereits Umlenkungsmaßnahmen zu befehlen, um mehr LSVA kassieren zu können. Das ist nicht die Meinung, sondern es ging uns wirklich darum, etwas in die Hand zu bekommen, um eine aktuelle Stausituation, die zum Teil gravierend sein könnte, in den Griff zu bekommen.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 55 Abs. 5bis, 6 Bst. a**

*Antrag der Kommission*

*Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Minderheit*

(Maissen, Berger, Bieri, Gentil, Lauri, Leuenberger)

*Abs. 5bis*

Streichen

*Abs. 6 Bst. a*

Festhalten

**Art. 55 al. 5bis, 6 let. a**

*Proposition de la commission*

*Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Minorité*

(Maissen, Berger, Bieri, Gentil, Lauri, Leuenberger)

*Al. 5bis*

Biffer

*Al. 6 let. a*

Maintenir

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Hier erlaube ich mir, kurz auf den Werdegang und die Entwicklung dieser Bestimmung in der Kommission und in unserem Rat hinzuweisen.

Anlässlich unserer ersten Kommissionssitzung vom 28. Oktober 1999 lag der Kommission ein Antrag unseres Kollegen Willy Loretan vor, der verlangte, dass die Kompetenz zur Festlegung der Promillegrenze im Gesetz erfolgen solle. Dieser Antrag wurde mit dem Stichentscheid des damaligen Präsidenten, Herrn Maissen, abgelehnt. Einen Minderheitsantrag gab es damals in unserem Rat nicht.

In unserer Ratsdebatte stellt dann Kollege Stadler den Antrag, dass das Parlament in einer Verordnung – also einer Parlamentsverordnung im Sinne von Artikel 163 Absatz 1 der Bundesverfassung – festlegen solle, bei welcher Blutalkoholkonzentration, unabhängig von weiteren Beweisen und individueller Alkoholverträglichkeit, Fahruntfähigkeit im Sinne dieses Gesetzes angenommen wird, welche Blutalkoholkonzentration als qualifiziert



gilt. Kollege Stadler hat also genau den gleichen Antrag gestellt, über den wir heute wieder beraten. Der Antrag Stadler unterlag seinerzeit mit 15 zu 20 Stimmen.

Die Kommissionmehrheit beantragt Ihnen heute, dem Beschluss des Nationalrates, der mit 84 zu 66 Stimmen erfolgte, d. h. einer Parlamentsverordnung zuzustimmen bzw. dem damaligen Antrag Stadler zu folgen.

Warum soll die Frage der Promillegrenze in einer Parlamentsverordnung geregelt werden? Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass es sich hier um eine politisch wichtige Frage handelt, die im Parlament zu entscheiden ist, damit den staats-, regional-, und gesellschaftspolitischen Kriterien angemessen Rechnung getragen werden kann. Denn genau für solche Fragen steht mit der Parlamentsverordnung ein sinnvolles Instrument zur Verfügung. Sie ist im Gegensatz zum formellen Bundesgesetz rascher an sich verändernde Gegebenheiten anpassbar.

Ich habe mich bemüht, in den Marginalien Hinweise zum Inhalt der Parlamentsverordnung zu finden. Diese Hinweise sind sehr spärlich. Lediglich in der Botschaft des Bundesrates zur Reform der Bundesverfassung (96.091) findet sich im Kapitel über die Bundesversammlung – Organisation, Verfahren, Verhältnis zum Bundesrat – ein Hinweis: Die Zulassung des Bundesdekretes – damals hiess es noch so – vermöge zu verhindern, dass rundweg an den Bundesrat abgeschoben werde, was erhöhter, nämlich parlamentarischer Legitimation bedürfe. Das ist der einzige Hinweis, den ich gefunden habe. Es wurde sehr viel über diese Parlamentsverordnung gesprochen, dabei ging es aber vor allem um Formelles und nicht um Inhaltliches.

Es scheint mir eigentlich auch so, dass der Weg über die Parlamentsverordnung der bessere Weg ist. Ich muss betonen: Heute geht es nicht darum zu bestimmen, ob 0,5 oder 0,8 Promille richtig sind. Das würden wir später in einem anderen Umgang festlegen, sofern die Bestimmung mit der Parlamentsverordnung stehen bleibt.

Ich beantrage Ihnen, dem Nationalrat und damit auch der Mehrheit unserer Kommission zu folgen.

**Maissen** Theo (C, GR): Wie bereits Kollege Hess Hans dargelegt hat, waren die Regelungen über den Alkohol im Strassenverkehr in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ein intensiv diskutiertes Thema, wie z. T. auch hier im Rat. Im Vordergrund standen eigentlich zwei Punkte. Es ging einerseits um das Strafmass und andererseits um die Kompetenz zur Festlegung der Promillegrenze. Ich möchte in Bezug auf das Strafmass erwähnen, dass wir hier im Ständerat auf Antrag der Kommission zwischen der Angetrunkenheit ohne und der Angetrunkenheit mit qualifizierter Blutalkoholkonzentration differenziert haben. Der Bundesrat hatte seinerzeit vorgesehen, in der Angetrunkenheit – unbesehen vom Grad – immer eine mittelschwere Widerhandlung zu sehen.

Unser Rat hat dann mit Artikel 16a beschlossen, dass es sich lediglich um eine leichte Widerhandlung handelt, wenn

AB 2001 S 565 / BO 2001 E 565

ein angetrunkenen Zustand, jedoch keine qualifizierte Blutalkoholkonzentration vorliegt und wenn keine andere Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften begangen worden ist. Wir haben hier also im Bereich der qualifizierten Blutalkoholkonzentration eine Abschwächung beim Strafmass und damit auch eine Angleichung an das ausländische Recht vorgenommen. Diese Regelung steht zwar im Moment nicht zur Diskussion, ist aber als Hintergrundinformation wichtig, wenn wir nun überlegen, ob wir die Kompetenz zur Festlegung der Promillegrenze dem Bundesrat überlassen sollen oder nicht. Es ist wichtig zu wissen, dass wir beim Strafmass eine vernünftige Regelung gefunden haben, die den unterschiedlichen Situationen Rechnung trägt.

Die Frage der Kompetenz zur Festlegung der Promillegrenze haben wir in der Kommission wie gesagt eingehend diskutiert. Es lag ein Antrag vor, und ich stehe selbstverständlich nach wie vor dazu, dass ich den Stichtscheid gegeben habe. Wir sind dannzumal zum Schluss gekommen, dass wir im Gesetz die Kompetenz zur Festlegung der Promillegrenze nicht dem Parlament geben wollen. Vielmehr soll die Kompetenz – wie übrigens schon im geltenden Recht – beim Bundesrat sein. Warum sind wir damals zu diesem Schluss gekommen, und warum steht die Minderheit immer noch dazu?

Es ist doch so, dass die Grenze der Fahrtüchtigkeit in letzter Konsequenz lebenswichtig, ja lebensentscheidend ist. Diese Konsequenz ist nicht verhandelbar wie etwa die Höhe des Steuersatzes. Es gibt Fakten, die mathematisch untermauert sind, es gibt Zahlen über Unfälle, über Zusammenhänge mit der Blutalkoholkonzentration, es gibt Fakten über Unfälle und Todesfälle. Das alles ist letztlich nicht verhandelbar, wie es z. T. heute gemacht wird. Diese Grenze ist deshalb nach Ansicht der Minderheit kein geeignetes Feld für wirtschaftspolitische und demokratische Ausmachungen. Diese Diskussionen sollten auch nicht einer politischen Profilierung dienen. Ihr Inhalt ist zu ernst, es geht hier um zu viel.

Neuestens ist die Promillegrenze – ich habe das aufgrund der Diskussion im Nationalrat zur Kenntnis nehmen



müssen – selbst in den Katalog des regionalpolitischen Argumentariums aufgenommen worden ist. Ich muss sagen: Selbst als Regionalpolitiker hat man offensichtlich nie ausgelernt.

Schliesslich darf die Festlegung der Promillegrenze nicht in Wahljahren zu einem Spielball werden. Es ist mir klar, dass es seit der Erstberatung in diesem Rat eine Änderung in der Bundesverfassung gegeben hat, dass neu auch das Parlament Verordnungen erlassen kann. Das heisst: Wir könnten diese Promillegrenze in einer Verordnung festlegen, ohne dass es dann wie bei einem Gesetz ein fakultatives Referendum geben könnte.

Die Minderheit ist aber der Auffassung, dass es im Kern der Sache ungeachtet dieser Änderung darum geht: Ist die Kompetenz beim Parlament oder ist sie bei der Regierung? Wir sind der Auffassung, dass es sachlich richtig ist, dass die Kompetenz in dieser Frage beim Bundesrat ist. Bedenken Sie nur, dass der Nationalrat zu diesem Thema gegen neun Stunden debattiert hat, ohne dass er die Promillegrenze festlegen musste; er hat vielmehr darüber debattiert, wer sie allenfalls festlegen sollte – fast neun Stunden lang!

Es würde der Souveränität unseres Rates gut anstehen, wenn wir der Landesregierung weiterhin das Vertrauen geben würden, dass sie autonom den Entscheid über den emotional sehr stark besetzten Alkoholgrenzwert klug und sachgerecht treffen wird. Es ist mir klar: Bei dieser Diskussion geht es letztlich um die Höhe der Promillegrenze. Ich verzichte aber ausdrücklich darauf, auf diese Frage einzugehen. Denn hier geht es nur um eine Kompetenzabgrenzung.

Aufgrund der Überlegungen, die ich hier dargelegt habe, bitte ich Sie, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen respektive am Beschluss, den wir bei der ersten Beratung gefasst haben, festzuhalten.

**Bieri Peter (C, ZG):** Ich habe vor unserer Kommissionssitzung das Amtliche Bulletin der nationalrätlichen Debatte nachgelesen und mich dabei gefragt, inwieweit hier eine Stellvertreterdiskussion oder, härter formuliert, ein Stellvertreterkrieg geführt wurde. Im Gesetz geht es ja nur um die Frage der Zuständigkeit: Hat der Bundesrat oder das Parlament die zwar wissenschaftlich zu begründende, offensichtlich aber politisch höchst brisante Promillegrenze festzulegen?

Ich habe aufgrund der nationalrätlichen Debatte in der Kommission die Frage gestellt, ob wir miteinander über den Zuständigkeitsbereich oder über Promillegrenzen diskutieren wollen. Da der Zankapfel offenbar die Promillegrenzen 0,5 und 0,8 sind, das Gesetz aber nicht davon spricht, wird hier ganz offensichtlich – das hat die Debatte im Nationalrat auch ergeben – ein Stellvertreterkrieg geführt.

Herr Bundespräsident Leuenberger hat in der Kommission bejaht, dass die materielle Frage und die Zuständigkeit durchaus miteinander zu tun haben – obgleich die beiden Dinge in unseren Köpfen hier bei der Gesetzgebung meiner Ansicht nach getrennt werden müssten. Auch ein einsichtiges und vernünftiges Parlament müsste ja eigentlich einen Grenzwert von 0,5 Promille beschliessen, wenn fachlich und wissenschaftlich erwiesen ist, dass damit die Unfallgefahr und die Zahl der Verkehrstopfer verringert werden können.

Trennen wir die Dinge und reden wir, wie es unsere Aufgabe ist, über die Zuständigkeit. Wir erhalten in unserem Land die bewährte Tradition aufrecht, dass eine Verantwortungszuteilung, die sich bewährt hat, nicht ohne Not geändert werden sollte. Dies war bei der Festlegung der Alkoholgrenze in der Vergangenheit der Fall, und es gibt meiner Meinung nach keinen hinreichenden Grund, weshalb wir dem Bundesrat das Vertrauen in der Frage entziehen sollten, diesen – wie es sich bei der nationalrätlichen Debatte soeben gezeigt hat – höchst emotional und zum Teil irrational diskutierten Grenzwert festzulegen.

Zu Recht hat ein Kollege in der Sitzung darauf hingewiesen – und die "NZZ" hat es am 7. September 2001 in einem Artikel unter dem Titel "Eine Limite der Ethik" ebenfalls dargestellt –, dass wir, sofern wir im Parlament diesen Entscheid an uns ziehen wollten, eine grosse Verantwortung in einem elementaren Lebensbereich übernehmen würden, in dem wir selbst, wie das Volk übrigens auch, nicht völlig unbefangen seien.

Ich vermag mich schon aus dieser Überlegung heraus dieser Argumentation anzuschliessen. Wer zudem wie ich noch vor der Kommissionssitzung von der Alkohol- und Gastrobranche derart intensiv und einseitig "belobbyiert" wurde – was für diese Interessengruppen ja durchaus legitim ist –, stellt fest, dass ein solcher Entscheid immer auch ein politisch und wirtschaftlich motivierter Entscheid ist, obwohl er, wenn wir die Sache von den Konsequenzen her beurteilen, ein wissenschaftlich zu begründender Sachentscheid sein sollte.

Warum wollen wir den Promillegrenzwert in einer Verordnung der Bundesversammlung festlegen? Wenn diese Frage derart brisant und derart hochpolitisch ist, würde es sich ja gar rechtfertigen, den Wert ins Gesetz zu schreiben; dann könnte auch das Volk darüber entscheiden. Dies wollte man aber offenbar auch nicht, indem man begründete, dieser Entscheid beinhaltet zu viel hochbrisanten Sprengstoff.

Ich kann diese Gedankengänge nicht nachvollziehen. Der Bundesrat und der Souverän werden als offensichtlich ungeeignet betrachtet, diesen Entscheid zu treffen. Wir nehmen für uns selber in Anspruch, in dieser Sachfrage die einzige zuständige Stelle zu sein. Wird dieser Grenzwert damit nicht auch für uns – wie es die "NZZ" schreibt – zu einem Spielball für Wahljahre, obwohl er alles andere als ein geeignetes Feld für



wirtschaftspolitisch motivierte Ausmarchungen oder für politische Profilierungen ist?

Ich habe getreu der Gesetzesvorlage zur Zuständigkeit gesprochen und habe mich bewusst nicht zum materiellen Inhalt geäußert. Hier halte ich es mit Bundespräsident Leuenberger, der in der Kommission gesagt hat, es sei ein kategorischer Imperativ zu handeln, wenn wissenschaftlich erwiesen sei, dass ab einem bestimmten Wert die Konzentrationsfähigkeit ab- und die Unfallgefahr zunehme.

AB 2001 S 566 / BO 2001 E 566

Ich bitte Sie, bei Ihrem ersten, klugen Entscheid zu bleiben und der Minderheit zuzustimmen.

**Leuenberger** Moritz (, ): Es geht um die Zuständigkeit für die Festlegung der Promillegrenze beim Alkohol. Dahinter steht natürlich die materielle Frage "0,5 oder 0,8 Promille?".

Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass bei einem Blutalkoholgehalt von 0,5 Promille die Konzentrationsfähigkeit und die Fähigkeit, ein Automobil zu lenken, abnehmen. Es ist leider statistisch erwiesen, dass 20 Prozent aller Todesfälle im Verkehr – das sind immerhin zwischen 600 und 700 Tote pro Jahr – auf übermässigen Alkoholgenuss zurückzuführen sind, und es ist statistisch ebenso erwiesen, dass ein Drittel der 10 000 Verletzten jährlich auf überhöhten Alkoholgenuss zurückzuführen sind. Deswegen ist es eine logische Konsequenz – ich habe in der Kommission gesagt: kategorischer Imperativ –, die Promillegrenze auf 0,5 Promille festzulegen; das ist eine Aufgabe der Exekutive, gestützt auf dieses Gesetz.

Wir wollen nicht, dass die Frage der Promillegrenze zum Politikum wird. Im Nationalrat wurde der Antrag der Mehrheit mit dem Spruch begründet "Ein Gläschen in Ehren kann niemand verwehren", und damit wurden genügend Stimmen für die Mehrheit geholt. Es kann nicht angehen, dass aufgrund solcher Sprüche, je nach politischer Stimmungslage, einmal 0,5 Promille, ein anderes Mal ein Wert darunter und dann wieder einer darüber beschlossen wird – je nachdem, ob die Zeiten gerade etwas pröder oder feuchtfrohlicher sind.

Hier muss man vielmehr den wissenschaftlichen Erkenntnissen folgen. Das Parlament folgt im Übrigen im Gesetz durchaus dieser Logik, die wir Ihnen vorschlagen. Bei Medikamenten, bei Haschisch und bei Heroin – also bei anderen Drogen – soll der Bundesrat zuständig sein. Den Alkohol dem Parlament, das Haschisch und das Heroin dem Bundesrat! Warum? Weil es bei den übrigen Drogen etwas komplizierter ist; das weiss ich schon. Dort braucht es denn auch wissenschaftliche Erkenntnisse, man ist auf Gutachten angewiesen; dort traut man uns das dann zu! Aber da, wo es um die Volksdroge Nummer eins geht, da soll das Parlament mitreden können!

Ich ersuche Sie, der Minderheit und dem Bundesrat zuzustimmen.

#### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit .... 20 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit .... 14 Stimmen

#### **Art. 57c Abs. 3**

##### *Antrag der Kommission*

##### *Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

##### *Minderheit*

(Hess, Büttiker, Jenny, Lombardi, Maissen)

Festhalten

#### **Art. 57c al. 3**

##### *Proposition de la commission*

##### *Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil national

##### *Minorité*

(Hess, Büttiker, Jenny, Lombardi, Maissen)

Maintenir

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Artikel 57c Absatz 3 war in unserem Rat unbestritten, dass also der Bund entsprechend bezahlen soll, wenn er Aufgaben delegiert. Der Nationalrat hat diese Bestimmung gestrichen. Die Mehrheit unserer Kommission beantragt Ihnen – der Entscheid fiel mit 6 zu 5 Stimmen – , dem Nationalrat zu folgen. Sie begründet ihre Haltung damit, dass in Absatz 3 eigentlich klar sei, dass der Bund auch bezahlen müsse, wenn dort vermerkt sei, der Bund "unterstützt die Kantone". Wenn Sie den



Wortlaut aber genau nehmen, dann unterstützt der Bund "die Kantone durch die fachliche Beratung und bei der Koordinierung". In finanzieller Hinsicht ist nichts gesagt.

Jetzt rede ich für die Minderheit. Ich beantrage Ihnen, an der Fassung unseres Rates festzuhalten. Herr Bundespräsident Leuenberger hat in der Kommission gesagt, er wisse nicht, um wie viel Geld es hier gehe. Ich habe das wörtlich dem Protokoll entnommen; ich nehme an, das ist noch so. Tatsache ist aber, dass die Kantone in einem Zeitpunkt X aufgrund des bestehenden Textes nicht kommen können und erwarten dürfen, dass der Bund etwas an die Kosten beiträgt, wenn wir diesen Absatz heute streichen. Denn dann wird klar festgehalten, dass dieser Absatz der Kostenbeteiligung ja ausdrücklich gestrichen worden sei und der Bund somit nichts zu bezahlen hätte. Im Sinne der Klarheit müssen wir daran festhalten, was wir ursprünglich beschlossen haben.

**Leuenberger** Moritz (, ): Wir unterstützen die Mehrheit, vor allem mit der Begründung, dass die Mehrheit den Bundesrat unterstützt. (*Heiterkeit*)

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Minderheit .... 20 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit .... 9 Stimmen

**Art. 104 Abs. 5**

*Antrag der Kommission*

Festhalten

**Art. 104 al. 5**

*Proposition de la commission*

Maintenir

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Hier beantragen wir, am Beschluss unseres Rates festzuhalten.

Wir sind der Meinung, dass der, der ein Fahrzeug führt, auch einen Namen haben soll. Er soll nicht einfach auf eine Veröffentlichung verzichten und diese sperren können, wenn es ihm beliebt.

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. III Abs. 1**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Ch. III al. 1**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Hier handelt es sich um die Übergangsbestimmung. Die Kommission kann hier dem Nationalrat zustimmen. Die Rekurskommission ist zwischenzeitlich geschaffen; da gibt es keine Differenz mehr.

*Angenommen – Adopté*