



07.079

Strassenverkehrsgesetz.**Änderung****Loi sur la circulation routière.****Modification***Erstrat – Premier Conseil*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 10.03.08 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 12.03.08 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 13.03.08 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 18.03.08 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 19.03.08 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 20.03.08 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 20.03.08 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Antrag der Mehrheit

Eintreten

Antrag der Minderheit

(Rime, Binder, Bignasca, Giezendanner, Müri, Rickli Natalie, Schenk Simon, von Rotz)

Nichteintreten

Proposition de la majorité

Entrer en matière

Proposition de la minorité

(Rime, Binder, Bignasca, Giezendanner, Müri, Rickli Natalie, Schenk Simon, von Rotz)

Ne pas entrer en matière

Amherd Viola (CEg, VS), für die Kommission: Bis zum Bundesgerichtsentscheid vom 14. Juni 2007 herrschte in der Schweiz eine rund dreissigjährige Praxis, wonach der Führerausweis entzogen werden konnte, wenn ein Fahrzeugführer im Ausland wegen einer Verkehrsregelverletzung mit einem Fahrverbot belegt worden war. Mit Entscheid vom 14. Juni 2007 hielt das Bundesgericht nun plötzlich fest, dass es für diese Praxis keine gesetzliche Grundlage gebe und dass sie in der Folge nicht mehr angewendet werden dürfe. Der vorliegende Gesetzentwurf will mit der Aufnahme eines neuen Artikels 16cbis im Strassenverkehrsgesetz eine formelle gesetzliche Grundlage für die bis zum letzten Juni angewandte Praxis schaffen.

Die Kommissionsmehrheit begrüsst diese Gesetzesanpassung, weil damit im Interesse der Verkehrssicherheit eine seit Jahrzehnten bewährte Praxis fortgeführt und die grosse Mehrheit der sich korrekt verhaltenden Verkehrsteilnehmer geschützt werden kann. Der Entzug des Führerausweises zu Warnungszwecken ist ein präventives und erzieherisches Instrument, das im Interesse der Verkehrssicherheit angewendet wird und nach Ansicht der Kommissionsmehrheit auch bei im Ausland begangenen Verkehrsdelikten zur Anwendung gelangen soll. Eine Kommissionsminderheit beantragt, auf die Vorlage nicht einzutreten. Sie begründet ihren Antrag insbesondere damit, dass die vorgeschlagene Bestimmung Ungerechtigkeiten provoziere, da es an Reziprozität und an einer einheitlichen internationalen Praxis fehle.

Die Kommission beantragt Ihnen mit 16 zu 8 Stimmen bei 1 Enthaltung, auf die Vorlage einzutreten.

Brélaz Daniel (G, VD), pour la commission: Depuis 1968, les pays qui ont siégé au Conseil de l'Europe ont la possibilité, par convention, de retirer le permis de conduire à une personne d'un autre pays qui commet une infraction au code de la route chez eux. Pendant de très nombreuses années, la Suisse a suivi avec sévérité cette disposition, allant même plus loin que l'esprit de ce qui avait été décidé à l'époque puisque, dans certains





cas, des permis de conduire ont été retirés pour des fautes qui n'avaient pas suscité une mesure aussi grave à l'étranger.

En 2002, le Tribunal fédéral a révisé une première fois sa jurisprudence en admettant qu'il était impossible que la Suisse retire un permis de conduire lorsqu'une telle sanction n'avait pas été appliquée dans l'Etat même où la faute avait été commise. En 2007, suite à un recours d'un automobiliste du canton d'Argovie, le Tribunal fédéral a jugé que la base légale était insuffisante pour l'application de la Convention de 1968. Il a donc mis quarante ans pour s'en rendre compte – je pense plutôt pour ma part qu'il a jugé sur d'autres critères que ceux qui avaient été appliqués jusqu'alors.

Le Conseil fédéral a très rapidement consulté les cantons et, devant la nette majorité qui ne souhaitait pas affaiblir l'application des dispositions en donnant ainsi un message d'insécurité à l'ensemble des usagers de la route, il a décidé de compléter la loi sur la circulation routière, non pas dans l'esprit de la disposition de 1968 issue du Conseil de l'Europe, mais dans l'esprit de la jurisprudence du Tribunal fédéral de 2002.

Si vous acceptez ce projet, cela signifie donc que lorsqu'un automobiliste commet une faute à l'étranger qui lui vaut le retrait du permis, dans la mesure où cette faute est jugée suffisamment grave ou de moyenne importance au sens de la législation suisse, le permis lui sera retiré. Cela signifie également que si cette faute n'est pas jugée grave en Suisse, cela ne sera pas le cas – par exemple dans le cas d'un automobiliste qui se ferait retirer son permis dans un pays où il est interdit de boire de l'alcool, mais dont le taux

AB 2008 N 168 / BO 2008 N 168

d'alcoolémie serait en dessous du 0,5 pour mille toléré en Suisse.

Face à cela, la commission s'est divisée en deux camps: une large majorité pense qu'il est nécessaire de continuer à appliquer ce qui a constitué notre jurisprudence pendant quarante ans, avec la nuance introduite par le Tribunal fédéral en 2002, à savoir que cela ne peut s'appliquer que s'il y a eu retrait du permis à l'étranger; une minorité considère que, puisque de nombreux pays européens, de fait, n'appliquent pas cette disposition aujourd'hui, ou l'appliquent de manière incomplète – parmi les pays voisins de la Suisse, seule l'Autriche l'applique avec une sévérité comparable –, il ne faut rien changer à cela et il ne faut pas retirer le permis tant qu'au moins tous les Etats voisins de la Suisse n'auront pas pris des dispositions semblables. Ce raisonnement n'est pas acceptable pour la majorité de la commission.

Par 16 voix contre 8 et 1 abstention, la commission vous recommande d'entrer en matière.

Rime Jean-François (V, FR): On vous l'a dit, le Conseil fédéral propose en urgence une modification de la loi sur la circulation routière en raison d'un arrêt du Tribunal fédéral. Il s'agit d'inscrire dans la loi la possibilité de retirer le permis en Suisse pour une infraction commise à l'étranger. Une minorité de la commission vous demande de ne pas entrer en matière sur le projet pour les raisons suivantes.

On nous dit qu'il s'agit simplement d'inscrire dans la loi une pratique vieille de trente ans. Mais s'est-on vraiment posé la question de savoir si cette pratique était réellement justifiée? Le Conseil fédéral soumet cette modification de la loi en urgence. En effet, elle sera traitée par les deux conseils durant la présente session. Vous reconnaîtrez avec moi que c'est inhabituel. Monsieur le conseiller fédéral, il y a peut-être d'autres sujets que nous aurions pu traiter en urgence durant cette session, on vient d'en parler durant la dernière heure!

La vraie question est plutôt de savoir si cette modification va améliorer la sécurité sur les routes de notre pays, la Suisse. Là, nous devons clairement répondre non. Pour que cette mesure soit vraiment efficace, il faudrait qu'elle soit appliquée uniformément et réciproquement, comme l'a dit le rapporteur, dans tous les pays européens, ou du moins dans les pays voisins directs, comme en France, en Allemagne ou en Italie. L'Autriche, il est vrai, applique déjà une pratique similaire.

La minorité de la commission considère qu'il s'agit une fois de plus de culpabiliser le méchant automobiliste dont la seule utilité est de remplir les caisses de la Confédération. L'automobiliste est en effet une vache à traire, et ce ne sont pas les mesures que vous nous proposez, avec les nouvelles taxes sur les carburants qui pourraient monter jusqu'à 50 centimes par litre, qui vont changer la situation. De plus, on a maintenant tendance à faire de l'automobiliste un bouc émissaire. On va créer une société à deux vitesses.

Il y aura d'un côté les gens responsables, comme vous et moi, qui font de temps en temps une petite erreur au volant de leur voiture, mais qui paient leurs amendes, qui respectent une décision administrative de retrait de permis, même si, vous en conviendrez avec moi, il n'y a pas besoin d'être un très grand chauffard pour se faire retirer le permis actuellement. Je n'ai pas sorti les statistiques, mais le nombre des retraits de permis augmente d'année en année.

D'un autre côté, nous aurons ceux qui ne paient jamais leurs amendes parce qu'ils ont des actes de défaut de biens, ceux qui roulent sans permis parce qu'ils ne l'ont jamais passé – j'aimerais bien connaître des



statistiques à ce sujet, mais c'est difficile, je le reconnais –, ou ceux qui roulent malgré un retrait de permis. Ces gens, comme vous nous l'avez si bien dit en commission, viennent peut-être des Balkans ou d'ailleurs, mais ils continueront à faire des courses, le dimanche soir, sur les quais de Genève ou ailleurs, ils continueront à causer des accidents, et ce n'est pas la mesure que vous nous proposez aujourd'hui qui va y changer quelque chose.

Nous soutenons toutes les mesures qui améliorent la sécurité routière dans notre pays: chaque accident grave est un accident de trop. Nous le reconnaissons, mais nous refusons de continuer à stigmatiser les automobilistes.

Dans ce sens, je vous demande de ne pas entrer en matière sur ce projet, qui a été bâclé par le Conseil fédéral, et d'attendre que des négociations aient lieu avec les pays voisins. Je demande que cette mesure soit appliquée avec la réciprocité nécessaire, de façon à ce qu'elle porte ses fruits. Je vous remercie de votre soutien.

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Die grüne Fraktion stimmt dieser Gesetzesänderung zu. Stellen wir uns vor: Ein Autofahrer rast mit überaus erhöhter Geschwindigkeit auf einer Strasse in der Schweiz. Er wird erfasst, und der Führerausweis wird ihm für eine bestimmte Zeit entzogen. Die Grundlage für diesen Führerausweisentzug bildet das Strassenverkehrsgesetz. Bis heute galt das auch, wenn eine Person die Stärke ihres Automobils auf Strassen anderer Länder austestete, die dortigen Verkehrsvorschriften missachtete und damit das Leben anderer Menschen gefährdete. Wurde ihr im Ausland der Führerausweis entzogen, musste sie in der Schweiz für eine bestimmte Zeit auf das Autofahren verzichten.

Diese logische und sinnvolle Praxis soll nun im Strassenverkehrsgesetz verankert werden. Dass sich dagegen Opposition formiert, ist unverständlich und unverantwortlich. Personen, welche im Ausland die Verkehrsvorschriften dermassen missachten, dass ihnen der Führerausweis entzogen wird, handeln nicht nur verantwortungslos, sondern auch grobfahrlässig. Sie nehmen in Kauf, dass sie einen Unfall mit fatalen Folgen produzieren. Der Bundesrat schreibt darum in seiner Botschaft zu Recht, dass der Entzug des Führerausweises eine präventive und erzieherische Massnahme im Interesse der Verkehrssicherheit darstellt. Diese Wirkung wird natürlich aufgehoben, wenn man nach dem Urlaub oder nach der Spritzfahrt im Ausland weiterhin ungehindert und unbestraft in der Schweiz Auto fahren darf. Wiederholungsraser und -raserinnen können so sogar angeregt werden, regelmässig die Urlaubs- oder Ausflugsdestination zu wechseln oder ganz einfach genügend Zeit zwischen den einzelnen Ausflügen verstreichen zu lassen. Nicht nur die erzieherische Massnahme fällt weg, sondern auch die Strafe an und für sich. Ganz bewusst könnte so das Ausland dazu missbraucht werden, Gesetzesgrenzen zu überschreiten, das Potenzial des Autos auszutesten und dort die Lust auf hohe Geschwindigkeit auszuleben – im Wissen darum, dass es in der Schweiz im Alltag keine massgeblichen Folgen haben wird.

Die Gegner der Gesetzesanpassung nehmen somit in Kauf, dass in der Schweiz lebende Personen die Verkehrssicherheit in anderen Ländern übermässig gefährden. Es geht hier nicht um die Milchkuh Autofahrer und Autofahrerin; es geht hier darum, dass man eben den Autofahrern den Führerausweis entzieht, und nicht darum, dass man in der Schweiz nochmals Bussen zahlt. Darum – im Sinne der Gerechtigkeit, aber auch der Verkehrssicherheit – stimmt die grüne Fraktion dieser Gesetzesänderung zu.

Noch etwas zu den Anträgen Kunz und Flückiger: Diese beiden Anträge werden wir ablehnen. Ich habe auch mit der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung gesprochen. Auch sie lehnt die Wiedereinführung der Handzeichen ab, weil dies eine falsche Sicherheit suggeriert. Es werden nicht immer sichtbare Handzeichen gemacht. Gerade auch Kinder haben Mühe, dass ihre Handzeichen gesehen werden, und sie können sie auch mal vergessen. Der Fussgängerstreifen soll wirklich der Ort bleiben, wo Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse ungehindert überqueren können. Autofahrerinnen und Autofahrer wissen das und müssen sich halt dementsprechend verhalten, das Tempo schon vorher reduzieren und anhalten, wenn jemand davor steht. Das bringt viel mehr für die Sicherheit.

Auch die Einführung von Signalen und sichtbaren Markierungen für Fussgänger auf dunklen Strassen suggeriert falsche Sicherheit und ist nicht durchsetzbar und nicht durchführbar. Stellen wir uns vor, dass eine Person, welcher der Bus abgefahren ist, oder dass eine Person, welche sich

AB 2008 N 169 / BO 2008 N 169

nach Alkoholkonsum entschliesst, nach Hause zu gehen, gebüsst wird, weil sie halt nicht die geeignete Kleidung dabei hat. Das wäre absurd und würde auch der Verkehrssicherheit nicht mehr Gewicht geben, sondern die Verkehrssicherheit würde im Gegenteil nochmals abnehmen. Darum lehnen wir diese beiden Anträge ab.



Hutter Markus (RL, ZH): Ich spreche hier lediglich zur Änderung von Artikel 16 des Strassenverkehrsgesetzes, das heisst nicht zu den noch heute eingereichten Anträgen.

Die Kommissionssprecherin und der Kommissionssprecher haben es bereits erwähnt: Diese Gesetzesanpassung wird nötig, weil das Bundesgericht die Praxis geändert hat. Das Bundesgericht hat aber lediglich festgestellt, dass hier die gesetzliche Grundlage fehlt, und hat damit eine Änderung der Praxis eingeläutet. Das Bundesgericht hat aber auch klar gesagt, dass nicht die Praxis falsch oder mangelhaft ist. Es geht klar nicht um eine Verschärfung, sondern es geht um die Weiterführung einer jahrzehntelang bewährten Praxis. Wir von der freisinnig-liberalen Fraktion wollen diese Praxis weiterführen, aber natürlich mit einer gesetzlichen Grundlage. Nun, für einen Führerausweiszug nach Widerhandlungen im Ausland braucht es verschiedene Voraussetzungen. Es braucht eine Strafe im Ausland; es braucht ein Fahrverbot im Ausland; es braucht die Widerhandlung nach schweizerischer Gesetzgebung, die mittelschwer oder schwer sein muss; und zusätzlich müssen auch die Auswirkungen eines Führerausweiszuges – und das ist wichtig in diesem Artikel 16 – angemessen berücksichtigt werden. Wir von der freisinnig-liberalen Fraktion sind der Meinung, dass die Verkehrssicherheit in der Schweiz durchaus auch durch das Verhalten im Ausland beeinträchtigt wird. Unser Rechtsempfinden beinhaltet, dass Widerhandlungen auch international geahndet werden sollen. Alles andere würde auf eine Verniedlichung der Straftäter, ob In- oder Ausländer, auf eine Verniedlichung der Raser, auf eine Verniedlichung der Trunkenheitsfahrerinnen und -fahrer hinauslaufen. Dieser Artikel 16cbis, wie er uns hier vorliegt, ist verhältnismässig und nimmt Rücksicht. Er nimmt angemessen Rücksicht auf die Person, welche betroffen ist. Und er nimmt auch insofern klar Rücksicht, als die Mindestentzugsdauer unterschritten werden darf. Auch das ist eine ganz wichtige Relativierung.

Wir haben, und das ist hier zugegeben, das Problem der Rechtssicherheit. Wir haben natürlich im internationalen Rahmen unterschiedliche Meldepraktiken. Und es ist auch mit diesem Artikel vorerst noch nicht sichergestellt, dass eine konsequente und einheitliche Regelung und Meldung passiert. Nur: Wenn wir diese Änderung zurückweisen, dann werden wir genau das bewirken, was wir nicht wollen, dann wird nämlich das Ausland ganz bestimmt nicht auf diese Reziprozität eingehen. Wir brauchen hier in der Schweiz diese gültige Regelung als Voraussetzung, um im Ausland darauf dringen zu können, dass reziprok gehandelt wird. Wir können also nicht die Reziprozität hier anprangern und gleichzeitig unseren Beitrag nicht leisten. Dieser Beitrag muss der erste Schritt sein. Wir haben auch die Zusicherung von Herrn Bundesrat Leuenberger, dass er international aktiv werden wird, um eben diese Reziprozität mit dem Ausland sicherzustellen.

Die FDP setzt sich für die überwiegende Mehrheit der korrekt fahrenden Autofahrer ein, und ich möchte Sie auffordern, das mit der Genehmigung dieser Änderung ebenfalls zu tun. Wir sind aber – und das kann ich hier auch festhalten – klar gegen neue, unsinnige Gesetze, auch gegen neue Erschwerungen und Belastungen, gegen neue Regulierungen zum Beispiel gegen Raser. Wir sind aber dafür, dass man die bestehenden Normen durchsetzt. Dazu gehört ganz klar auch die Möglichkeit, dass bei schweren und mittelschweren Vergehen im Ausland eben auch im Inland Führerausweise entzogen werden können.

Ich komme nochmals kurz auf den Antrag auf Nichteintreten der Minderheit Rime zurück: Wir sind der Meinung, es wäre ein falsches Zeichen, nicht auf die Vorlage einzutreten. Es würde all denen Auftrieb verleihen, die sich nicht an Gesetze halten wollen, zumindest im Ausland nicht. Dieser Minderheitsantrag auf Nichteintreten würde auch die Verkehrssicherheit in der Schweiz betreffen. Wir brauchen, um sichere Strassen zu haben, Automobilistinnen und Automobilisten, die dies- und jenseits der Grenzen bereit sind, sich an die Regeln zu halten. Wir können im Ausland begangene Vergehen nicht besser machen, indem wir im Inland davor die Augen verschliessen.

Ich bitte Sie deshalb: Stimmen Sie dieser Gesetzesänderung zu, lehnen Sie den Nichteintretensantrag der Minderheit Rime ab! Es macht Sinn, und vor allem ist es eine konsequente Durchsetzung auch unserer bestehenden Sicherheitsvorschriften im Strassenverkehr.

Rime Jean-François (V, FR): Monsieur Hutter, en préambule, vous auriez pu préciser que vous êtes un éminent représentant de la branche automobile au Parlement – maintenant je l'ai fait à votre place –, cela aurait peut-être donné plus de crédibilité à vos déclarations.

Ma question n'est pas là. Si je suis le raisonnement des anti-automobilistes, ne craignez-vous pas qu'on propose, d'ici peu de temps, de retirer le permis aux garagistes qui auront vendu des automobiles trop rapides qui auront causé des accidents?

Hutter Markus (RL, ZH): Herr Kollege Rime, genau weil ich im Bereich Strassenverkehr tätig bin, weil ich jeden Tag sehe, welche Risiken auch damit verbunden sind, stehe ich persönlich für diese Änderung sehr wohl ein. Ich habe es übrigens auch sehr deutlich gemacht, dass wir uns ganz klar gegen weiter gehende, gegen



neue Regulierungen wehren werden. Aber Sie tun dem Anliegen einen Bärendienst, wenn Sie meinen, mit der Elimination bestehender, bewährter Regulierungen könnten Sie dem Druck, neue und unsinnige Regelungen zu treffen, entgegenwirken. In diesem Sinne sollten wir uns für die korrekt fahrenden Automobilistinnen und Automobilisten einsetzen, aber nicht für diejenigen, die sich schwerer Vergehen schuldig machen, ob im Inland oder im Ausland.

Fehr Jacqueline (S, ZH): Die SP-Fraktion ist für Eintreten auf diese Vorlage. Sie ist für die Vorlage in der Form, wie sie vorliegt, ohne die Anträge, die noch als Einzelanträge eingereicht worden sind.

Ich habe den Gegenargumenten von Herrn Rime nochmals aufmerksam zugehört; das habe ich auch schon in der Kommission getan. Ich muss leider sagen, dass sie wenig überzeugend sind. Sie stehen auf schwachen Füßen, weil – Herr Hutter hat es gesagt – diese Vorlage nichts anderes macht, als eine bereits langjährig gültige Praxis ins Gesetz überzuführen. Das, was wir hier im Gesetz festhalten, wird schon längst so gemacht; es wurde so vollzogen, bis es beim Bundesgericht zu einer entsprechenden Entscheidung kam. Wir schaffen also keine neuen Verhältnisse, wir schaffen keine neuen Massnahmen, sondern wir schaffen die gesetzliche Grundlage, dass bisherige Massnahmen weitergeführt werden können.

Herr Rime sprach von einer Stigmatisierung der Automobilisten. Ich weiss nicht, inwiefern man bei Automobilisten, die sich schwerer Vergehen schuldig gemacht haben – mit grossen Geschwindigkeitsübertretungen, mit Fahren in schwer angetrunkenem Zustand oder als Geisterfahrer –, von Stigmatisierung sprechen kann, wenn man sie belangt. Ich denke, wir setzen uns, Herr Hutter hat es gesagt, für die korrekt fahrenden Automobilistinnen und Automobilisten ein und damit für die Verkehrssicherheit. Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Im letzten Jahr wurde eine ältere Frau, die in der Schweiz wohnt, im Vorarlbergischen angehalten, als sie als Geisterfahrerin auf der Autobahn unterwegs war. Selbstverständlich wurde ihr der Fahrausweis entzogen. In der Schweiz musste ihr aber der Fahrausweis wieder zurückgegeben werden, weil eben die gesetzliche Grundlage fehlt. Das ist doch absurd, das ist doch gegen unsere eigenen Interessen.

AB 2008 N 170 / BO 2008 N 170

Wenn es ums Autofahren geht, gehen halt die Emotionen immer etwas hoch, und alle haben etwas zu sagen; das ist so. Es ist doch unsinnig, wenn man solches verhindert und damit unsere Verkehrssicherheit nicht prioritär behandelt. Es geht um die Sicherheit auf unseren Strassen, es geht darum, dass Fehlverhalten, das im Ausland begangen wird, bei uns bedeutungslos ist. Ich denke, die Argumente wurden insbesondere von Herrn Hutter sehr ausführlich dargelegt; ich kann es Ihnen ersparen, sie hier noch einmal zu wiederholen. Ich möchte einfach den Kernpunkt wiederholen: Wir schaffen hier die gesetzliche Grundlage für eine Praxis, die schon seit über dreissig Jahren so vollzogen wurde und die für mehr Sicherheit auf den Strassen sorgt.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Am 14. Juni 2007 haben wir ein Gesetz abgeschafft. Ich bin ja höchst erstaunt, dass der freisinnige Herr Hutter nicht mithilft. Im Wahlkampf kommt er und sagt: "Weniger Gesetze – mehr Freiheit", und jetzt will er wieder neue Gesetze einführen! Stellen Sie sich diesen vorausseilenden Gehorsam vor, von einem freisinnigen Mann! Natürlich gefällt das Frau Fehr, wenn er so spricht wie sie; das ist mir völlig klar. Ich bin eigentlich empört, dass das so ist. Deshalb habe ich auch eine namentliche Abstimmung beantragt. Ja, Herr Hutter, ich frage Sie: Ist ein Fernfahrer mit Schweizer Kontrollschildern und Cemt-Genehmigung, der von Krakau nach Rotterdam durchfährt, ein Krimineller, wenn er keine Pause macht? Ihm wird nämlich in der Schweiz der Ausweis entzogen. Dem polnischen Fahrer, der von Krakau nach Rotterdam durchfährt und das Gleiche macht, wird aber der Ausweis nicht entzogen. Es gibt keine Reziprozität; auch die gibt es nicht! Deutschland macht nicht mit, aber Herr Hutter sagt: "Ja, der Herr Bundesrat, der wird dann schon im Ausland schauen, dass es auch so gemacht wird." Es wird in Deutschland nicht gemacht, es wird in den Benelux-Staaten nicht gemacht. Italien sagt zu allem, man werde das vielleicht machen. Aber: Kennen Sie die Italiener? Glauben Sie denn wirklich, dass die Italiener so etwas tun werden? Da kann ich ja nur lachen; das muss ich Ihnen sagen!

Wir haben heute keine gesetzliche Basis mehr. Man kann zurzeit den Führerausweis nicht entziehen. Das ist auch richtig so. Wir haben aber nicht mehr Raser, wir haben nicht mehr Kriminelle. Aber wir kriminalisieren mit diesem Gesetz hier wieder die Autofahrer.

Wir wollen kein Gesetz abschaffen. Nein, Sie wollen wieder eines einführen. Es ist geheuchelt, wenn man sagt, es sei wegen der Verkehrssicherheit. Das stimmt nicht! Deshalb muss eine namentliche Abstimmung hierzu gemacht werden, damit die Leute sehen, wer wie stimmt. Von Liberalismus sprechen, von Freiheit sprechen und dann die Leute kriminalisieren, das geht nicht! Wenn ein Berliner hier in Bern innerorts 80 fährt, passiert ihm in Deutschland nichts; wenn der Berner aber in Berlin innerorts 80 fährt, zahlt er dort eine Busse, und in



der Schweiz hat er dann noch den Führerausweis weg. Ist das richtig? Nein! Das ist eine Kriminalisierung des Schweizer Autofahrers.

Ich bitte Sie dringend, wie es Ihnen schon Kollege Rime gesagt hat, auf die Vorlage nicht einzutreten.

Hutter Markus (RL, ZH): Herr Kollege Giezendanner, eine kleine Frage: Wie wollen Sie die von uns allen gewünschte Reziprozität erreichen, wenn Sie selbst nicht bereit sind, den ersten Schritt dazu zu tun? Zudem handhaben wir das seit Jahrzehnten erfolgreich so, es ist kein neues Gesetz.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Hutter, ich kann Ihnen eine klare Antwort geben: Ich will diese Reziprozität gar nicht, weil sie im Ausland nie eingeführt wird. Und ich muss nicht dem Ausland befehlen, wo man neue Gesetze macht. Ich muss nicht dem Ausland sagen, wo man kriminalisieren soll. Ein altes Gesetz gab es, Herr Hutter, das ist wahr. Aber es ist in diesem Staat nicht verboten, auch einmal ein Gesetz abzuschaffen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Wie Ihnen gesagt wurde, ist eine dreissigjährige Praxis, die inhaltlich nie umstritten war und von niemandem bestritten wurde, durch das Bundesgericht ausser Kraft gesetzt worden, weil, wie es hiess, eine formale gesetzliche Grundlage fehle. Das holen wir jetzt nach. Damit die Lücke, die dazu führt, dass diese Selbstverständlichkeit nicht angewendet werden kann, nicht allzu lang besteht, sind wir froh, dass die Behandlung in den beiden Kammern relativ rasch geht. Es geht um die Sicherheit auf unseren Strassen; von einer Kriminalisierung darf schon deswegen nicht gesprochen werden, weil es hier nicht um eine Strafbestimmung geht – ich werde bei den Einzelanträgen noch darauf zurückkommen –, sondern um die administrative Massnahme eines Führerausweisentzugs im Interesse der potenziellen Opfer.

Es ist von Reziprozität gesprochen worden, man kann es aber viel einfacher sagen: Es ist das Bemühen aller Verkehrsminister von Europa, zu erreichen, dass niemand glaubt, wenn er im Ausland in den Ferien sei, müsse er sich an keine Regeln halten. Darunter gibt es auch viele Schweizer. Wenn Sie im Rhonetal in Richtung Marseille rasen, denken Sie: Hier sind die Autostrassen so breit, dass ich fahren kann wie ein Henker; oder dasselbe denken Sie in Norditalien. Wir wollen nicht, dass die Leute denken, in den Ferien dürften sie alles tun, und wenn es sie erwischt, kämen sie schon noch irgendwie zum Hotel, aber zu Hause dürften sie dann ohnehin weiter fahren. Wir wollen das Recht haben, auf europäischer Ebene gleich lange Spiesse anzuwenden. Es schadet auch dem Ansehen unseres Landes, wenn Leute – ich sage jetzt gar nicht unbedingt Schweizer, sondern ich spreche einfach von Leuten, die mit Schweizer Nummernschildern fahren; es sind ja bei uns nicht alle eingebürgert – im Ausland sehr schnell fahren können und hier die entsprechenden Konsequenzen nicht gezogen werden.

Ich ersuche Sie also, auf diese Vorlage einzutreten und in unserem Sinne zu entscheiden, damit die kantonalen Strassenverkehrsämter die bisherige Praxis wiederaufnehmen können.

Rime Jean-François (V, FR): Monsieur le conseiller fédéral, vous nous avez beaucoup parlé des gens qui circulent en France et en Italie avec des plaques d'immatriculation suisses – ils ne sont pas tous suisses. Mais quelles seront les conséquences de notre décision d'aujourd'hui sur les Néerlandais, les Allemands ou les Anglais qui roulent en Suisse pendant les vacances? Ces derniers temps, on a vu les Français qui vont passer leurs vacances dans les Alpes françaises traverser la Suisse. Je vous promets qu'ils ne respectent pas tous les limitations de vitesse!

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich erlaube mir, den Fächer Ihrer Frage etwas zu öffnen und Ihnen zu sagen: Wenn ein Schweizer in Italien zu schnell fährt, ist die Folge die, dass der Führerausweis im Inland so lange entzogen bleibt, wie das Fahrverbot im Ausland andauert. Wenn es um Frankreich geht, wird der Führerausweis entzogen, wenn der Tatortstaat darum ersucht. In Österreich ist es so, dass der Entzug nach den österreichischen Bestimmungen erfolgt. Das ist das, was wir hier auch wollen; wir wollen, dass das nach unseren schweizerischen Bestimmungen passiert.

In Schweden wird eine Massnahme im Inland ausgesprochen, sofern die ausländische Massnahme rechtskräftig ist. Hat der Betroffene einen Rekurs gemacht und landet beim Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte, so wartet man ab, bis das so weit ist, und erst dann erfolgt der Entzug. In Norwegen wird ein Führerausweisentzug ausgesprochen, sofern die Bestrafung für das Delikt nicht länger als sechs Monate zurückliegt. Luxemburg, das haben Sie genüsslich erwähnt: Da gibt es grundsätzlich keinen Entzug bei Auslandstaten. Erfährt aber die zuständige Behörde von einer Auslandtat, so prüft sie die Einträge der betroffenen Person. Bei mehreren Auslandstaten kann sie auch einen Entzug vornehmen. Belgien, Holland: keine Massnahme. Griechenland: Der Führerausweis wird unter Berücksichtigung der Dauer der ausländischen Massnahme entzogen.



AB 2008 N 171 / BO 2008 N 171

Deutschland: keine Massnahme, ausser die zuständige Behörde erfährt von Widerhandlungen, die Zweifel an der Fahreignung wecken. Das kommt also etwas darauf an. Wenn einer statt mit 80 mit 90 fährt – na ja, es heisst, das sei schon vorgekommen und sogar die Schweizer Polizei habe ein Auge zugeedrückt. Aber wenn einer mit 200 Sachen durch den Loppertunnel fährt, dann weckt das natürlich schon Zweifel, und dann würde auch Deutschland etwas tun.

Le président (Bugnon André, président): Aujourd'hui, Madame Marra fête son anniversaire. Nous la félicitons chaleureusement à cette occasion. (*Applaudissements*)

Nous votons maintenant sur la proposition de non-entrée en matière de la minorité Rime.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 07.079/374)

Für Eintreten ... 80 Stimmen

Dagegen ... 75 Stimmen

Strassenverkehrsgesetz

Loi fédérale sur la circulation routière

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 16cbis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Müller Thomas

Abs. 2

... darf unterschritten werden. Die Entzugsdauer darf die am Begehungsort verfügte Dauer des Fahrverbotes nicht überschreiten.

Art. 16cbis

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Müller Thomas

Al. 2

... peut être réduite. La durée de l'interdiction ne peut dépasser la durée d'interdiction prononcée sur le lieu d'infraction.

Müller Thomas (CEg, SG): Beim vorliegenden Geschäft geht es nicht nur um Verkehrssicherheit, sondern auch um Rechtssicherheit. Der Erarbeitung des Entwurfes von Artikel 16cbis ging eine nicht gerade überzeugende Abfolge von Bundesgerichtsurteilen voraus, die belegt, dass Rechtsunterworfenen innerhalb von zehn Jahren zur gleichen Rechtsfrage mit unterschiedlichen Urteilen zu rechnen hatten: 1997 liess das Bundesgericht den Entzug des schweizerischen Führerausweises sogar dann zu, wenn am ausländischen Begehungsort kein Fahrverbot ausgesprochen wurde; 2002 verlangte das Bundesgericht zumindest, dass am ausländischen



Begehungsort ein Fahrverbot ausgesprochen wurde; und schliesslich das bekannte Urteil vom 14. Juni 2007, wonach die Rechtsgrundlage für den Entzug des schweizerischen Führerausweises fehlt.

Artikel 16cbis, wie er Ihnen vorgeschlagen wird, schafft nun die Gesetzesgrundlage und schränkt zugleich die Fälle ein, in denen der schweizerische Führerausweis wegen einer Auslandtat entzogen werden darf. Dieser erste Teil der Gesetzesbestimmung ist grundsätzlich nicht zu kritisieren. Hingegen bedarf die Bestimmung über die Entzugsdauer in Absatz 2 einer Ergänzung, wenn wir die Autofahrerinnen und Autofahrer mit Wohnsitz in der Schweiz nach Verkehrsregelverletzungen im Ausland nicht nochmals den Zufälligkeiten der Rechtsprechung des Bundesgerichtes aussetzen wollen. Der zweite Satz von Absatz 2 bestimmt, dass die schweizerische Mindestentzugsdauer unterschritten werden darf. Auch dies ist nicht zu kritisieren. Wir schaffen aber Klarheit im Sinne von Rechtssicherheit, wenn wir auch eine Grenze nach oben setzen – im Sinne meines Antrages, dass die Entzugsdauer in der Schweiz die am Begehungsort verfügte Entzugsdauer nicht überschreiten darf. Damit wird dem Unrechtsgehalt einer Verkehrsregelverletzung am ausländischen Begehungsort Rechnung getragen.

Ich weiss, dass der Führerausweisentzug formell als Verwaltungsmassnahme qualifiziert wird, aber im Rechtsempfinden eines Durchschnittsmenschen wird der Führerausweisentzug heute als Strafe aufgefasst. Die von mir beantragte Ergänzung von Absatz 2 beeinträchtigt die von uns allen angestrebte präventive Wirkung auf die Verkehrssicherheit nicht; und ich weise darauf hin, dass in Artikel 7 Absatz 3 StGB auch das schweizerische Strafrecht eine ähnliche Bestimmung für Auslandtaten kennt. Dort heisst es: "Das Gericht bestimmt die Sanktionen so, dass sie insgesamt für den Täter nicht schwerer wiegen als die Sanktionen nach dem Recht des Begehungsortes."

Ich ersuche Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Wie ich Ihnen schon beim Eintreten sagte, geht es hier eben nicht um Strafrecht. Es geht hier nicht um den Grundsatz "Ne bis in idem", der irgendwie angewendet werden müsste. Sie müssen die Folgen dieses Antrages sehen. Im Ausland gilt jeder, der – bleiben wir dabei – zu schnell fährt, als ein Ersttäter. Nach dem jeweiligen Recht wird ihm dann der Führerausweis während zwei, drei oder vier Monaten entzogen. Aber zu Hause, hier in der Schweiz, sieht das kantonale Strassenverkehrsamt dann natürlich alles, und dann kommt es darauf an: Hat er in der Schweiz vielleicht auch schon drei- oder viermal eine Geschwindigkeitsbegrenzung übertreten? Wenn ja, ist die Entzugsdauer länger, wenn nein, ist sie nach unserem schweizerischen Recht kürzer. Von daher ist es eine administrative Massnahme, da wir zu Hause alle Freiheit haben wollen, einen im Ausland unkorrekt fahrenden Automobilisten nach unserem schweizerischen Gesetz zu beurteilen, um ihm dann je nachdem den Führerausweis zu entziehen.

Amherd Viola (CEg, VS), für die Kommission: Laut Artikel 16cbis soll der Führerausweisentzug in der Schweiz nach Verkehrsdelikten im Ausland unter folgenden drei Voraussetzungen möglich sein:

1. Es muss im Ausland ein Verkehrsdelikt begangen worden sein.
2. Es muss dafür im Ausland ein Fahrverbot verhängt worden sein.
3. Die Wiederhandlung muss auch nach schweizerischem Recht den Führerausweisentzug nach sich ziehen. Das heisst, sie muss als mittelschwer oder schwer qualifiziert werden.

Absatz 2 des neuen Artikels 16cbis hält zusätzlich fest, dass bei der Festlegung der Entzugsdauer die Auswirkungen des ausländischen Fahrverbotes auf die betroffene Person angemessen zu berücksichtigen sind und dass dabei die Mindestentzugsdauer nach schweizerischem Recht unterschritten werden darf. Was dies heisst, kann am besten an einem konkreten Beispiel gezeigt werden: Für einen Touristen, der ein- bis zweimal pro Jahr nach Deutschland fährt, ist ein in Deutschland verhängtes Fahrverbot wohl nicht besonders störend, weil die Chance gross ist, dass dieses bis zur nächsten Deutschlandreise abgelaufen sein wird. Anders verhält es sich für eine Geschäftsfrau im grenznahen Gebiet, die sowohl in Deutschland wie auch in der Schweiz arbeitet und regelmässig in Deutschland unterwegs ist. Sie kann bis zum Führerausweisentzug in der Schweiz hier zwar noch fahren,

AB 2008 N 172 / BO 2008 N 172

aber nicht mehr in Deutschland. Dies ist laut Absatz 2 zu berücksichtigen; und es ist in solchen Fällen möglich, die Entzugsdauer unter das nach schweizerischem Recht festgelegte Minimum zu senken.

Der Antrag Müller Thomas verlangt nun, dass die Entzugsdauer die am Begehungsort verfügte Dauer des Fahrverbotes nicht überschreiten darf. Dieser Antrag hat in der Kommission nicht vorgelegen, sodass ich Ihnen auch keine Kommissionsmeinung dazu darlegen kann. Ich kann Ihnen also keinen Antrag auf Ablehnung oder Zustimmung stellen. Persönlich kann ich Ihnen einige Gedanken dazu mitgeben.

Bei der vom Bundesrat vorgeschlagenen Lösung wird der Führerausweis in der Schweiz nur entzogen, wenn



das begangene Verkehrsdelikt auch am Tatort mit einem Fahrverbot belegt ist. Der Antrag Müller Thomas, wonach die Entzugsdauer in der Schweiz die am Begehungsort verfügte Dauer des Fahrverbotes nicht überschreiten darf, liegt damit eigentlich auf der Linie des bundesrätlichen Entwurfes; von diesem Gesichtspunkt aus könnte man zustimmen. Es gibt aber trotzdem ein Problem mit diesem Antrag, und das ist folgendes: Bei Wiederholungstätern könnte, wenn der Antrag Müller Thomas angenommen würde, die Dauer des Führerausweiszugs nicht verlängert werden. Das heisst, hier würde die maximale Dauer, die im Ausland für das Verkehrsdelikt gilt, auch in der Schweiz gelten, und Wiederholungstäter hätten dann hier einen Vorteil gegenüber dem heutigen Recht. Ob dies wünschbar ist? Diese Frage darf zumindest gestellt werden.

Brélaz Daniel (G, VD), pour la commission: L'article 16cbis introduit deux notions: tout d'abord le fait que l'interdiction de conduire doit avoir été prononcée à l'étranger et ensuite que l'infraction commise doit être qualifiée de moyennement grave ou de grave au sens de la législation suisse.

Monsieur Müller Thomas, allant un peu dans le sens d'une interprétation de la jurisprudence du Tribunal fédéral de 2002, propose de rajouter que "la durée de l'interdiction ne peut dépasser la durée d'interdiction prononcée sur le lieu d'infraction". Il y a ici, si l'on regarde très grossièrement la chose, une apparente cohérence; mais il y a aussi une difficulté assez grande qui n'a bien sûr pas pu être débattue par la commission, puisque cet amendement n'a pas été proposé en commission. Cette difficulté est la suivante: les cantons peuvent évidemment prendre des mesures aggravées en cas de récidive. Dès lors, si la norme dispose que l'interdiction ne peut être pire que celle qui a été prononcée à l'étranger, on pourrait avoir quelques problèmes d'application un peu aberrants.

La commission n'a pas pris position sur cette proposition, puisque celle-ci ne lui a pas été soumise.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 07.079/379)

Für den Antrag Müller Thomas ... 99 Stimmen

Für den Antrag der Kommission ... 58 Stimmen

Art. 49

Antrag Flückiger

Abs. 2

... dürfen ihn aber nicht überraschend betreten, sondern müssen ein Handzeichen geben.

Antrag Kunz

Abs. 3

Fussgänger haben sich in der Nacht ausserorts auf Autostrassen zu markieren.

Art. 49

Proposition Flückiger

Al. 2

... mais ne doivent pas s'y lancer à l'improviste et doivent manifester leur intention par un signe de la main.

Proposition Kunz

Al. 3

De nuit et à l'extérieur des localités sur les semi-autoroutes, les piétons sont tenus de signaler leur présence.

Flückiger-Bäni Sylvia (V, AG): Durch die Veröffentlichung der Unfallstatistik 2007 sind wir einmal mehr aufgeschreckt worden von der wachsenden Zahl von Personen, die auf Fussgängerstreifen verletzt oder sogar getötet wurden. Sofort wird über Investitionen diskutiert, mit welchen man die Fussgängerstreifen sicherer machen könnte. Dabei wäre es ganz einfach, mehr Sicherheit zu schaffen: mit der Rückkehr zur Regelung, die vor 1994 galt. Denn erst seit dem 1. Juni 1994 heisst es in der Verkehrsregelverordnung, vor Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung müsse der Fahrzeugführer jedem Fussgänger, der sich bereits auf dem Streifen befinde oder davor warte und ersichtlich die Fahrbahn überqueren wolle, den Vortritt gewähren.

Mit dieser Regelung ist die frühere Einschränkung des Fussgängervortritts, nämlich das Gebot zum Handzeichen, abgeschafft worden, was offensichtlich ein Fehler war. Sie können sich umhören: Die Situation am Fussgängerstreifen ist nicht befriedigend. Beobachtet man Fussgänger beim Überqueren der Strasse, fällt vor allem im Stadtverkehr und in den Pendlerströmen eines auf: Viele Leute betreten die Strasse bei Fussgängerstreifen, ohne auch nur einen Blick auf die Fahrbahnen zu werfen. Wozu sollten sie auch? Sie haben ja das



Recht, die Strasse zu betreten, und brauchen kein Zeichen zu geben; der Fuss auf der Fahrbahn genügt. Das früher gepredigte "Warte, luege, lose, laufe" ist vergessen. Kein Wunder, hat die Zahl der Personen, die auf Fussgängerstreifen schwer verletzt werden, erneut zugenommen.

Gemäss den geltenden Regeln hätten die Fussgänger am Streifen zwar auch Pflichten: Sie dürfen ihn nicht überraschend betreten und von ihrem Vortrittsrecht nicht Gebrauch machen, wenn das Fahrzeug bereits so nahe ist, dass es nicht mehr rechtzeitig anhalten kann. Die Fussgänger müssen sich vor dem Betreten des Streifens also vergewissern, dass ein gefahrloses Überqueren der Fahrbahn möglich ist, ohne dass herannahende Fahrzeuglenker zu einem brüskten Bremsmanöver genötigt sind. Die Praxis sieht jedoch anders aus, Sie können das jeden Tag feststellen. Gerade heute habe ich auf der Taxifahrt vom Berner Bahnhof bis zum Bundeshaus genügend solcher schlechter Beispiele gesehen. Viele Fussgänger wiegen sich in falscher Sicherheit, betreten spontan und unüberlegt den Fussgängerstreifen und gehen davon aus, dass sie auf jeden Fall im Recht sind – oder das Recht wird halt einfach erzwungen. Sie übersehen oder denken nicht daran, dass jedes Fahrzeug einen gewissen Bremsweg benötigt, um rechtzeitig anzuhalten. Deshalb muss die Absicht des Fussgängers deutlich ersichtlich sein.

Experten sollen nun die Gemeinden und Kantone beraten, wie sich die Situation für Fussgänger verbessern liesse, z. B. mit mehr Tempo-30-Zonen, dem Einbau von Mittelinseln, mehr Beleuchtung, verstärkten Kontrollen usw. Das aber ist lediglich Symptombekämpfung. Die Ursache liegt primär in der Rücksichtslosigkeit oder auch Sorglosigkeit und der mangelnden Kommunikation unter den Verkehrsteilnehmern, was mit der Abschaffung des Handzeichens gefördert wurde. Basis der neuen Regelung war die politische Doktrin, wonach Fussgängern und Radfahrern grundsätzlich mehr Rechte einzuräumen seien, da sie ja die Umwelt nicht belasteten. Diese Doktrin treibt weitere absurde Blüten: Radfahrer dürfen auf Einbahnstrassen in beide Richtungen fahren, weichen je nach Verkehrslage auf das Trottoir aus und nehmen sich immer mehr auch das Recht, den Fussgängerstreifen wie ein Fussgänger zu benützen. Aber auch das schwächste Glied in der Verkehrskette trägt eine gewisse Verantwortung für sich selber. Die Rücksichtslosigkeit und Unbekümmertheit, die heute deutlich ersichtlich ist, ist die eigentliche Ursache dafür, dass die Unfälle in diesem Bereich dramatisch zugenommen haben.

Die Verkehrsdichte nimmt jedes Jahr zu und verlangt vermehrte Aufmerksamkeit von allen Strassenbenützern. Jeder

AB 2008 N 173 / BO 2008 N 173

Unfall ist ein Unfall zu viel. Es muss ein Umdenken stattfinden. Aus diesen Gründen möchte ich mehr Miteinander, mehr Sicherheit, mehr Kommunikation im Strassenverkehr und fordere das Handzeichen zum Schutz der Fussgänger und als deutliches Signal für alle Verkehrsteilnehmer. Es soll dem Fussgänger nicht das Recht auf Vortritt genommen werden, aber er bekommt dadurch mehr Sicherheit.

Aus all den genannten Gründen ist die am 1. Juni 1994 in Kraft getretene Verkehrsregelung wieder rückgängig zu machen und das Handzeichen wieder einzuführen, und zwar für mehr Verständigung und Verantwortung aller Verkehrsteilnehmer im Strassenverkehr. Deswegen beantrage ich, Artikel 49 Absatz 2 des Strassenverkehrsgesetzes zu ändern bzw. zu ergänzen. Ich lese Ihnen den letzten Satz von Absatz 2 vor, der lautet: "Sie (die Fussgänger) haben den Vortritt auf diesem Streifen, dürfen ihn aber nicht überraschend betreten", und jetzt folgt meine Ergänzung: "... sondern müssen ein Handzeichen geben."

Ich danke Ihnen für die Unterstützung dieses sehr wichtigen Anliegens.

Kunz Josef (V, LU): Mit meinem Antrag will ich, verlange ich, dass sich Fussgänger ausserorts nachts zu markieren haben. Gemeint sind natürlich von Autos befahrene Strassen, nicht Autobahnen. Es ist ganz klar, dass von Autos befahrene Strassen gemeint sind, auf denen sich Fussgänger nachts zu markieren haben.

Wieso stelle ich diesen Antrag? Die Statistik spricht für sich: Wir haben ausserhalb der Fussgängerstreifen 1020 Leichtverletzte, 450 Schwerverletzte und 54 Verkehrstote – also ausserhalb der Fussgängerstreifen, namentlich ausserorts. Betroffen sind vor allem Jugendliche und ältere Personen über 65 Jahre. Ihr Anteil an diesen verletzten und getöteten Verkehrsteilnehmern beträgt 65 Prozent – also Jugendliche und Ältere.

Im Strassenverkehrsgesetz kennen wir keine Vorschrift, dass sich der Fussgänger zu markieren hat. Geregelt ist lediglich, in Absatz 49, wie sich der Fussgänger beim Überqueren der Strasse zu verhalten hat. Jeder andere Verkehrsteilnehmer muss markiert sein, sei es auf dem Velo, im Auto usw. Jeder Autofahrer muss zugeben, dass er schon einmal Glück hatte, bei Nacht oder Regen nicht einen Fussgänger angefahren zu haben. Warum soll sich der Fussgänger nicht mit einer einfachen Armbinde – Sie sehen sie hier – markieren? Diese kostet vielleicht zwei Franken. Das ist doch zumutbar. Es geht nicht um Schikanen, sondern um die Verkehrssicherheit – mit einem minimalen Aufwand.



Ich bin überzeugt, dass der Bundesrat Übergangsfristen einführen könnte. Es geht nicht um das Einführen von Bussen von heute auf morgen, sondern effektiv um die Verkehrssicherheit. Meines Erachtens gehört eine solche Bandage in die Tasche oder in den Hosensack wie das Nastuch. Es wäre nur eine Frage der Zeit, bis es eingeführt oder vorgeschrieben wäre. Ich bin überzeugt, dass mit dieser minimalen Vorschrift, sich nachts ausserorts zu markieren, viel Leid, aber vor allem viele Kosten gespart werden könnten. Denken Sie an die über 400 Schwerverletzten, die über 1000 Leichtverletzten und vor allem an die 54 Verkehrstoten, die im Jahr 2006 abseits von Fussgängerstreifen Opfer von Unfällen wurden. Ich beantrage in diesem Sinne, diese minimale Vorschrift ins Strassenverkehrsgesetz aufzunehmen, denn auch die Fussgänger sind gleichwertige Teilnehmer im Verkehr, nur sind sie das schwächste Glied im Verkehr. Betroffen sind aber immer auch die Verursacher, in diesem Sinn also die Autofahrer.

Ich beantrage Ihnen deshalb, meinem Antrag zuzustimmen.

Nordmann Roger (S, VD): Cette question s'adresse à vous-même, Monsieur Kunz, ainsi qu'à Madame Flückiger. Quel est le rapport entre vos propositions et l'objet de cette modification de loi, qui concerne le permis de conduire? Il me semble qu'il n'y en a pas. N'estimez-vous pas que pour présenter vos propositions, qui sont peut-être légitimes, il faudrait plutôt utiliser d'autres instruments, comme la motion ou l'initiative parlementaire?

Kunz Josef (V, LU): Kollege Nordmann, Sie wissen ja, dass man bei einer Gesetzesrevision auch Einzelanträge stellen kann. Meines Erachtens – oder unseres Erachtens; mein Antrag ist ja nicht der einzige – besteht hier ein Handlungsbedarf, und er ist dringend. Sie wissen, wie lange es geht, bis eine Motion umgesetzt und die Gesetzesänderung in Kraft gesetzt ist. Packen wir doch diese Gelegenheit! Stimmen Sie diesen Einzelanträgen zu!

Hutter Markus (RL, ZH): Wir haben es hier mit so etwas wie einer Ad-hoc-Gesetzgebung zu tun, weil wir uns darüber weder in der Kommission noch in der Fraktion eine Meinung bilden konnten. In diesem Sinne kann ich nur im eigenen Namen bzw. jenem der Kolleginnen und Kollegen sprechen, mit denen ich mich abgesprochen habe. Ich bin aber der Meinung, wir sollten hier ein "Handzeichen" setzen. Ich bin der Meinung, man sollte zurückgehen zu diesem freundlichen Handzeichen; das ist grundsätzlich sinnvoll, weil der Handlungsbedarf ausgewiesen ist.

Wenn Sie eine Massnahme beschliessen, wie das 1994 gemacht wurde, und dann als Folge eine Verfünfachung der Unfälle vor Fussgängerstreifen verzeichnet wird, dann stimmt mit dieser Regelung irgendetwas nicht. Obwohl ich Karrosseriespengler bin und mich mit meinem Unternehmen ob all der Blechschäden, die vor Fussgängerstreifen entstehen, eigentlich freuen könnte, muss ich sagen, dass das keinen Sinn machen kann. Wir sind dafür, dass gleiches Recht und gleiche Pflichten für alle Verkehrsteilnehmer herrschen. Nicht nur wenn sie Auto fahren, sondern auch wenn sie Velo fahren, sind sie nämlich gezwungen, ein freundliches oder irgendwie interpretierbares Handzeichen zu machen, müssen also eine Richtungsänderung anzeigen. Es ist ja nicht zu viel verlangt, wenn wir auch hier auf eine bewährte Praxis zurückkommen, die in diesem Fall allerdings etwas weiter zurückliegt als bei der vorhin beschlossenen Änderung des SVG. Wir sollten hier einen Schritt tun, auch wenn die zuständige Kommission darüber nicht gesprochen hat.

Wir sollten aber auch berücksichtigen, dass es hier noch weitere Massnahmen geben kann, die wir – vielleicht auch im Gefolge dieser Einzelanträge – angehen können. Es geht nämlich auch um die Anzahl der Fussgängerstreifen, die in unserem Land sehr, sehr gross ist. Das hat zur Folge, dass eine eigentliche Inflation stattfindet und man sie weniger beachtet. Es geht aber auch darum, dass weniger Fussgängerstreifen besser ausgebaut, besser signalisiert und beispielsweise auch besser ausgeleuchtet werden.

Auch wenn wir hier über einen anderen Artikel als den uns vorgelegten Artikel 16cbis sprechen, der eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vorsieht, bin ich der Meinung, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht.

Ich ersuche Sie, diese Anträge zu unterstützen.

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Es mutet schon ein wenig eigenartig an, dass genau auf Antrag von Vertretern jener Parteien, die sonst immer gegen neue Gesetze sind, zwei neue Bestimmungen in dieses Gesetz aufgenommen werden sollen. Aber das ist nicht der Grund, warum wir uns gegen diese beiden Anträge wehren. Ein Grund ist ganz eindeutig, dass wir sie erst heute auf den Tisch bekommen haben. Wir konnten nicht darüber reden, und wir konnten vor allem nicht in der Kommission darüber reden. Wir haben dazu keine Experten eingeladen; dabei gibt es zahlreiche Studien und zahlreiche Experten, vor allem zu der Thematik Fussgängerstreifen und zu der Frage, was mehr und was weniger Sicherheit verspricht. Jetzt sollten wir uns einfach aus dem hohlen Bauch, je nach Gutdünken, für das eine oder das andere entscheiden.



Ich habe heute Nachmittag noch mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung Kontakt aufgenommen und gefragt, was sie zu diesem Thema sagen. Es ist ganz eindeutig: Ihre Experten sagen, dass es nicht sicherer sei, wenn wir das Handzeichen wieder einführten. Es gibt da verschiedene Gründe. Einerseits wiegt man sich natürlich in einer falschen Sicherheit. Man denkt, wenn man ein Zeichen gebe, dann sei es ganz klar, dass der Autofahrer einen sehe und man

AB 2008 N 174 / BO 2008 N 174

gehen könne. Sowohl für die Fussgänger wie für die Autofahrerinnen und Autofahrer gibt es unsichere Situationen, wie es sie heute auch gibt. Heute ist es aber klar, dass eine Person im Auto anhält, wenn eine andere Person in der Nähe des Fussgängerstreifens oder beim Fussgängerstreifen steht. Und wenn sie dann halt nicht hinübergeht, dann kann man mit einem Augenzwinkern klarmachen, was man eigentlich wollte.

Wenn aber das Zeichen eines Fussgängers nicht gesehen wird oder wenn er halt in Gedanken versunken einfach so geht und dann der Autofahrer diese Person anfährt, wer ist dann im Recht und wer im Unrecht? Der Fussgängerstreifen ist eigentlich für den Fussgänger geschaffen worden, das heisst, der Fussgänger hat dort mehr Rechte als der Autofahrer. Also ist es auch für die Autofahrerinnen und Autofahrer nicht sehr befriedigend, wenn sie dann jemanden in Gefahr bringen.

Was ist, wenn ein Kind hinübergeht? Wir haben vorher gehört: Auch Fussgängerinnen und Fussgänger müssen sich an Regeln halten. Kinder dürfen zum Beispiel erst ab einem bestimmten Alter mit dem Velo auf der Strasse unterwegs sein. Man kann aber nicht verbieten, dass ein Kind schon mit sechs oder fünf Jahren einen Fussgängerstreifen alleine betritt. Wo kommen wir denn hin, wenn wir unsere Freiheit und die Freiheit unserer Kinder und unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger zuerst so einschränken müssen, bis es überhaupt möglich wird, wirklich klare Gesetze zu machen, die dann auch eine Rechtsprechung möglich machen?

Alle Studien zeigen, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger sicherer sind, wenn die Autofahrerinnen und Autofahrer sich an das jetzige Gesetz halten und beim Fussgängerstreifen einfach anhalten. In Basel muss ich feststellen, dass es vor allem die deutschen Autofahrerinnen und Autofahrer sind, die anhalten. Sie kennen nämlich dieses Gesetz schon viel länger als wir und halten konsequent an. Es ist halt auch eine Frage der Zeit, bis das in einem drin ist, dass man weiss, dass der gelbe Zebrastrifen bedeutet, dass man das Tempo reduzieren muss und auf die Bremse geht, wenn sich ein Fussgänger dort befindet, und wartet, bis er die Strasse überquert hat. Das gilt auch für Velofahrerinnen und Velofahrer. Ich bin selbst Velofahrerin und weiss, dass sich sehr viele nicht an diese Regelung halten; deshalb muss man das vielleicht auch wieder einmal sagen. Da gilt Gleichheit für Velofahrer und Autofahrer.

Zur anderen Bestimmung: Die Markierung auf der Landstrasse in der Nacht, das tönt so toll und wäre sicher auch eine Präventionsmassnahme zugunsten der Sicherheit, ist aber in der Umsetzung schwer durchführbar. Ich habe es vorhin schon gesagt: Man weiss nicht immer im Voraus, ob man in der Dunkelheit nach Hause geht, ob man zu Fuss, mit dem Bus, dem eigenen Auto oder Velo nach Hause geht. Wenn man sich zum Beispiel aus Vernunftgründen kurzfristig entscheidet, das Auto stehen zu lassen, und dann gebüsst wird, weil man zu Fuss geht und nicht gerade eine Taschenlampe oder eine andere Lichtmarkierung dabei hat, dann wäre das kontraproduktiv.

Deshalb denke ich, diese Bestimmung sei abzulehnen.

Kunz Josef (V, LU): Glauben Sie, es sei eine Zumutung für den Fussgänger, eine solche reflektierende Armbinde in der Hosentasche oder in der Tragtasche mitzunehmen? Das Rücklicht beim Velo muss auch brennen.

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Wenn ich mit dem Velo unterwegs bin, weiss ich das, und mein Velo ist in Ordnung, das Licht ebenfalls. Wenn ich zu Fuss unterwegs bin, weiss ich nicht, um welche Zeit ich nach Hause gehe. (*Heiterkeit*)

Schenk Simon (V, BE): Ich habe noch eine Frage betreffend die Toten auf Fussgängerstreifen. Bekanntlich ist die genannte Regel seit 1994 in Kraft. Ich kenne sie sehr gut, weil ich nämlich auch drei Vorstösse gemacht habe und schon damals davor gewarnt habe, dass das nicht zum Erfolg führt. Ist es nicht etwas makaber, wenn man bei zehn Jahren Vorlaufzeit eine stark zunehmende Zahl an Todesopfern auf Fussgängerstreifen beklagt und dann noch immer sagt, es brauche halt Zeit? Wäre es nicht vernünftiger, wieder zur Vernunft zurückzukehren? Man hatte sie einmal, als noch die Regel galt, dass man kommunizieren muss.

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Ich denke, die Unfälle hätten auch mit der Regelung betreffend Handzeichen zugenommen, einfach weil es mehr Verkehr hat und auch mehr Personen zu Fuss unterwegs sind. Die Prävention bzw. die Kampagnen für mehr Sicherheit und auch die Kontrollen wurden sehr spärlich durch-



geführt. Da habe ich noch niemanden gesehen, der deswegen gebüsst wurde.

Föhn Peter (V, SZ): Sie haben gesagt, der Verkehr habe zugenommen, deshalb habe auch die Zahl der Unfallopfer zugenommen. Wissen Sie aber, dass im Strassenverkehr trotz massiver Zunahme des Autoverkehrs die Zahl der Unfallopfer massiv abgenommen hat?

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Der Verkehr hat vor allem in Agglomerationen und in grösseren Dörfern zugenommen und ist trotz teilweise eingeführtem Tempo 30 schneller geworden; dies nicht überall, aber auf gewissen Strassen ist der Verkehr eben immer noch zu schnell im Vergleich zur Menge von Fahrzeugen, die verkehren.

Aeschbacher Ruedi (CEg, ZH): Der Fussgängerstreifen bedeutet Vortritt für einen Querverkehr vor dem Auto- bzw. Strassenverkehr. Ich frage jene, die das Handzeichen wieder einführen wollen: Möchten Sie auch, dass jene Fahrzeuglenker, die auf einer Hauptstrasse verkehren, jedes Mal ein Zeichen geben müssen, wenn sie auf eine Kreuzung kommen und dort mit einem Nebenverkehr kreuzen, wenn sich also eine vortrittsberechtigten mit einer nicht vortrittsberechtigten Strasse kreuzt? Keinem Automobilisten, niemandem von Ihnen käme es in den Sinn, dass das Auto auf der vortrittsberechtigten Strasse beispielsweise mit der Lichthupe ein Zeichen geben müsste, um seinen Vortritt zu beanspruchen. Das verlangen Sie aber vom Querverkehr der Fussgänger, die auf dem Fussgängerstreifen den Vortritt besitzen. Die Fussgänger sollen also anzeigen, dass sie ihren Vortritt wahrnehmen. Sonst ist das nirgends der Fall: Der vortrittsberechtigten Verkehr kann darauf vertrauen, dass die nicht vortrittsberechtigten vorsichtig sind und ihm den Vortritt gewähren. Nur wenn der Vortritt nicht gewährt wird, muss der vortrittsberechtigten Verkehr seinerseits alles tun, um einen Unfall zu verhüten.

Und nun wollen Sie dem vortrittsberechtigten querenden Fussgängerverkehr die Auflage machen, dieser Vortritt dürfe nur dann beansprucht werden, wenn die Fussgänger anzeigen, dass sie den Vortritt wollten. Das liegt völlig quer zu den übrigen Verkehrsregelungen. Es führt zu ganz schwierigen Situationen, unter anderem dazu, dass wir nach jedem Unfall die Diskussion haben, ob der Fussgänger ein Handzeichen gegeben hat oder nicht. Es führt dazu – beachten Sie das bitte –, dass die Automobilisten beim Fussgängerstreifen nicht mehr so mit der Geschwindigkeit heruntergehen, dass sie einem vortrittsberechtigten Fussgänger auf jeden Fall den Vortritt lassen können. Das tut aber jeder Automobilist, wenn er aus einer vortrittsbelasteten Nebenstrasse auf die vortrittsberechtigten Hauptstrasse fährt.

Warum wollen Sie die Vorsicht, die beim Einmünden in eine vortrittsberechtigten Strasse geboten ist, nicht auch in Bezug auf den vortrittsberechtigten querenden Fussgängerverkehr gebieten? Wir haben das Handzeichen abgeschafft, weil es zu mehr Verwirrung, zu mehr Unsicherheiten als vorher geführt hat. Wir haben es aber auch abgeschafft, weil der Vortrittsberechtigten im Strassenverkehr seinen Vortritt grundsätzlich nicht mit einem Zeichen beanspruchen muss. Also seien Sie bitte vernünftig, und treten Sie auf diesen Vorschlag nicht ein. Herr Hutter hat gesagt, die Unfallzahlen hätten sich verfünffacht, als man das Handzeichen abgeschafft habe. Stimmt, aber er hat nicht die ganze Wahrheit gesagt. Verfünffacht

AB 2008 N 175 / BO 2008 N 175

haben sich die Blechschäden, weil vor den Streifen Auffahrunfälle – nicht Fussgängerunfälle – geschehen sind, weil sich noch nicht alle Automobilisten gewohnt waren, dass man bei Fussgängerstreifen wirklich den Vortritt gewähren muss, Handzeichen hin oder her. Nach einem Jahr haben sich diese Zahlen bereits wieder massiv gesenkt. Das ist die Tatsache.

Zum Schluss noch ein Wort: In der letzten Zeit haben sich die Fussgängerunfälle gehäuft. Jedes Mal haben wir in der Berichterstattung gelesen, der Automobilist habe den Fussgänger nicht gesehen. Wie will er da allenfalls ein Handzeichen gesehen haben, wenn er nicht einmal den Fussgänger als Ganzen gesehen hat? Die Fussgänger werfen sich nicht unter die Autos, sondern sie werden auf dem Fussgängerstreifen, wo sie den Vortritt haben, überfahren.

Bitte ändern Sie nichts an der heutigen Gesetzgebung, die richtig und im Interesse der Fussgängerinnen und Fussgänger ist.

Hutter Markus (RL, ZH): Zuerst zur persönlichen Erklärung: Sie haben mich auf diese Zahlen fixiert und gesagt, sie entsprächen nicht voll der Wahrheit. Ich bitte um Verzeihung, dass wir uns jetzt nicht eingehend auf diese Debatte vorbereiten konnten, aber trotzdem habe ich die absolut aktuellen Zahlen, und die zeigen klar – das geht auch aus der Statistik der Beratungsstelle für Unfallverhütung hervor –, dass auch die Anzahl der Verletzten auf dem Fussgängerstreifen gestiegen ist. Die Zahlen stimmen also nicht, die Sie, Herr Aeschbacher, hier herumreichen; die stimmen so nicht.



Nun zu meiner Frage: Ist es unzumutbar für einen Menschen, der sich am Strassenrand aufhält, dass er zu erkennen geben muss, dieses von Ihnen vielgerühmte Vortrittsrecht auch in Anspruch nehmen zu wollen? Denn das ist ja nicht von vornherein klar; und genau das Fehlen der Anzeige, eben das Fehlen dieses Handzeichens, führt zu dieser grossen Unsicherheit und damit auch zu den vermehrten Unfällen. Ist es unzumutbar, dass man am Strassenrand anzeigt, wenn man die Strasse überqueren will und dieses Vortrittsrecht in Anspruch nehmen will?

Aeschbacher Ruedi (CEg, ZH): Es ist so falsch, wie es falsch wäre, Herr Hutter, wenn Sie als vortrittsberechtigter Automobilist auf der Hauptstrasse bei jeder Einmündung einer Nebenstrasse mit der Lichthupe anzeigen müssten, dass Sie Ihren Vortritt beanspruchen möchten. Es ist falsch. Denn sonst würden die aus einer Nebenstrasse Kommenden glauben, der Herr Hutter gäbe ihnen den Vortritt, wenn der Herr Hutter einmal vergessen würde, die Lichthupe zu betätigen. Genau diese Unsicherheit möchten wir nicht.

Im Übrigen, lieber Herr Hutter: Sie haben Zahlen herumgereicht. Ich habe nur gesagt, wie diese Zahlen zustande kommen und wo die Unfälle waren: bei den Automobilisten, die plötzlich überrascht waren, dass man vor den Fussgängerstreifen im Notfall eben doch halten muss.

Schenk Simon (V, BE): Zu diesen Unfallzahlen doch noch eine Bemerkung: Man hat mir vor 14 Jahren gesagt, es sei nur am Anfang so, dass die Anzahl der Unfälle an Fussgängerstreifen ansteigen würde. In Tat und Wahrheit gingen sie zuerst kurz zurück, aber in den letzten Jahren sind sie wieder massiv angestiegen, obschon die Zahl der übrigen Verkehrstoten rückläufig ist.

Jetzt noch zur Vortrittsberechtigung der Fussgänger: Der Autofahrer ist gemäss Strassenverkehrsgesetz auch verpflichtet, Richtungsänderungen anzuzeigen. Das könnte man doch auch so auslegen, dass der Fussgänger eben auch seine Absicht kundtun muss. Die Kommunikation zwischen Fussgänger und Autofahrer muss verbessert werden, das ist das A und O; da sind Sie hoffentlich mit mir einig.

Aeschbacher Ruedi (CEg, ZH): Lieber Herr Kollege, es geht hier nicht um Richtungsänderungen. Mit einer Richtungsänderung nach rechts oder nach links störe ich den nachkommenden Verkehr nicht, und ich weiss ganz genau, dass ich den Gegenverkehr beachten muss, wenn ich nach links abbiege. Das hat mit einer Anzeige des Richtungswechsels nichts zu tun. Es geht um die Vortrittsregelung, um nichts anderes als um eine klare Regelung.

Segmüller Pius (CEg, LU): Herr Nationalrat Aeschbacher, ist es tatsächlich so, dass das Strassenverkehrsrecht jetzt so umgeändert worden ist, dass aus der Hauptstrasse eine Nebenstrasse wird und der Fussgängerstreifen eine Hauptstrasse wird? Das ist von mir aus gesehen eine Verzerrung des Rechtes, das gebietet, dass der Autofahrer erstens anhalten muss und dass zweitens der Augenkontakt klar sein muss.

Aeschbacher Ruedi (CEg, ZH): Sichtkontakt muss überall, wo sich Verkehre kreuzen, vorhanden sein. Er muss so oder so wahrgenommen werden. Es ist nicht eine Derogation des Strassenverkehrsrechtes, wenn man klar feststellt – und es soll mir hier in diesem Saal einmal jemand sagen, dass das nicht so ist –, dass Querverkehr Vortritt hat, wenn es sich um einen Fussgänger handelt, der über den Fussgängerstreifen geht. Das ist die klare Regelung. Wenn wir diese Regelung verwässern, indem wir sagen: "Es gibt einen Vortritt, aber nur, wenn ihr Zeichen macht und das im Notfall beweisen könnt und und und", dann verwässern wir eine klare Regelung, die zugunsten vor allem der schwächeren Verkehrsteilnehmer eingeführt worden ist.

Noch etwas zu Ihnen: Fussgängerstreifen werden meistens dort angebracht, wo auch tatsächlich Fussgängerverkehr ist, also in den Ortschaften; nicht auf der Autobahn; nicht auf dem Land, auf Überlandstrecken, wo schnell gefahren wird, wo der Verkehr flüssig sein soll, sondern innerorts – und innerorts haben wir Tempo 50, Tempo 40, manchmal glücklicherweise sogar Tempo 30.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Lieber Herr Kollege Aeschbacher, Sie haben jetzt so getan, als wäre die Vortrittsregelung überhaupt nicht praktikabel. Im Grunde haben Sie aber eigentlich ein Plädoyer dafür gehalten, dass der Fussgänger keinen Vortritt mehr haben soll, wenn er über den Fussgängerstreifen geht. Können Sie sich vorstellen, es zu unterstützen, dem Fussgänger den Vortritt wegzunehmen, um ihm die Passierung der Strasse nach einem kurzen Handzeichen zu gewähren?

Aeschbacher Ruedi (CEg, ZH): Das ist ja völlig daneben, wenn ich das so ausdrücken darf. Wir haben den Vortritt der Fussgängerinnen und Fussgänger eingeführt – und ich sage es nochmals: Dies ist vor allem im Siedlungsgebiet der Fall –, weil sich der motorisierte Verkehr im Siedlungsgebiet nicht als erste Priorität aufspielen kann, weil dort der Langsamverkehr der wichtigere Verkehr ist. Dort ist der Langsamverkehr auch



der schwächere Verkehr. Daher wollen wir eindeutig einen Schutz der schwächeren und der schwächsten Verkehrsteilnehmer, namentlich – ich sage es nochmals – der Kinder und der älteren Leute. Schauen Sie nochmals gut die Berichte über die letzten Unfälle an. Ich bin Präsident von Fussverkehr Schweiz, dem Kompetenzzentrum für Fussverkehrsfragen. Wir schauen seit über zehn Jahren jeden Fussgängerunfall an. Und wir haben in den letzten Jahren wirklich gesehen, dass die Leute auf den Fussgängerstreifen überfahren werden, weil sie nicht gesehen werden. Die Automobilisten sagen nach einem Unfall, es tue ihnen leid, sie hätten diesen Mann oder diese Frau nicht gesehen. Wie wollen sie dann ein Handzeichen sehen, wenn sie nicht einmal den Mann oder die Frau sehen?

von Rotz Christoph (V, OW): Herr Aeschbacher, Sie haben jetzt Folgendes gesagt: Gemäss Statistik haben die vielen Unfälle gerade gezeigt, dass die Fussgänger nicht gesehen wurden. Haben Sie nicht das Gefühl, dass es genau darum sinnvoll ist, ein Zeichen zu geben? Und zudem möchte ich noch festhalten, dass vermutlich die Mehrheit der Fussgänger sowieso Autofahrer sind, die einen Parkplatz gefunden haben.

AB 2008 N 176 / BO 2008 N 176

Aeschbacher Ruedi (CEg, ZH): Also: Wenn Sie glauben, dass man jemanden sieht, der wie Sie etwa 1,80 Meter gross ist – oder vielleicht noch etwas mehr – und der die Hand hebt, und wenn Sie glauben, dass das der Grund dafür sein soll, dass ein unaufmerksamer Automobilist oder ein betrunkenen Automobilist oder eine Automobilistin, die an etwas anderes denkt, ihn plötzlich trotzdem sehen, dann würde ich Ihnen fast Recht geben. Aber es läuft nicht so. Bei diesen Unfällen sagen die Leute – die Lenkerinnen und Lenker -: "Ich habe den Mann nicht gesehen! Es tut mir so wahnsinnig leid!" Muss jeder Fussgänger einen weissen Stock mit sich tragen, mit diesem vor sich hin fuchteln und damit zeigen: "Ich komme dann!?" Das kann es ja nicht sein! Aber ich möchte Ihnen trotzdem für die Frage danken; ich habe noch nie so viel Redezeit gehabt. (*Heiterkeit*)

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Frau Flückiger und Herr Kunz nutzen nun die Revision des Strassenverkehrsgesetzes für diese materiellen Anträge, die mit der Revision nichts zu tun haben. Ich nehme an, dass Sie hinterher glücklich darüber sind, dass man Eintreten auf die Vorlage beschlossen hat, sonst könnten Sie diese Anträge gar nicht stellen.

Bei beiden Anträgen verstehe ich das Anliegen, die Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu verbessern. Das muss ich Ihnen zugestehen, und auch ich will sagen: Es ist tatsächlich so, dass es, als im Jahre 1994 dieser eine Halbsatz aus dem Gesetz gestrichen wurde, den Sie jetzt wieder einführen wollen, zu einer Zunahme von Unfällen bei Fussgängerstreifen gekommen ist. Ich will jetzt nur die Zahlen nennen – nicht die genauen Zahlen, denn auch für mich ist der Antrag Flückiger überraschend; ich muss jetzt aus der Erinnerung schöpfen. Diese Entwicklung hat etwa ein bis zwei Jahre gedauert; nachher sind die Zahlen wieder heruntergegangen. Im letzten Jahr, das heisst von 2006 auf 2007, ist die Anzahl der Unfälle mit schwerverletzten Fussgängern bei Fussgängerstreifen wieder angestiegen, nicht aber diejenige der tödlichen Unfälle. So viel zu den Zahlen.

Nun zur Frage, ob Sie mit diesem vorgeschlagenen Halbsatz, diesem Handzeichen, etwas zugunsten der Sicherheit bewirken können oder nicht – das ist die entscheidende Frage -: Zunächst einmal muss ich Sie darauf hinweisen, dass es vorher, als dieser Halbsatz noch drin war, eben zu Bundesgerichtsentscheiden gekommen ist, durch welche trotzdem die Automobilisten verurteilt wurden. Das Bundesgericht hat sie verurteilt, weil es noch eine andere Bestimmung gibt, die ich Ihnen jetzt gerne vorlese; eine Bestimmung, welche die Automobilisten dazu verpflichtet, vor Fussgängerstreifen vorsichtig zu fahren und auch gegenüber Fussgängern, die kein solches Handzeichen geben, vorsichtig zu sein und anzuhalten. Es ist Artikel 6 der Verkehrsregelnverordnung, in welchem steht: "Vor Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung muss der Fahrzeugführer jedem Fussgänger oder Benutzer eines fahrzeugähnlichen Gerätes, der sich bereits auf dem Streifen befindet oder davor wartet und ersichtlich die Fahrbahn überqueren will, den Vortritt gewähren."

An diesem Punkt, bei der Formulierung "der ersichtlich den Fussgängerstreifen überqueren will", hat eine Bundesgerichtspraxis eingesetzt, die dann Automobilisten auch bestraft hat, wenn einer kein klares Handzeichen gegeben hat, sondern seine Absicht durch die Gestik, das Anheben eines Fusses usw. – das wurde im Einzelnen immer abgeklärt – signalisiert hat. Auch in diesen Fällen sind die Automobilisten bestraft worden. Das hat dazu geführt, dass die zivilrechtliche Haftung des Automobilisten auf Fussgängerstreifen auch dann gegeben war, wenn keine solchen Handzeichen gegeben worden waren. Deswegen wurde diese Pflicht dann durch den Gesetzgeber – ich war noch nicht im Bundesrat – herausgenommen. Wenn Sie das wieder hineinnehmen, dann schaffen Sie auch keine Klarheit, weil der Automobilist dann nicht einfach weiterfahren darf, wenn ein



Fussgänger auf einen Fussgängerstreifen hinwandert. Wenn er auf ihn zugeht oder wenn aus anderen Gründen ersichtlich sein muss, dass er ihn überqueren wird, muss der Automobilist trotzdem anhalten. Sie wären wahrscheinlich auch damit einverstanden, dass er trotzdem anhalten muss, wenn das ersichtlich ist. Deshalb schafft eine solche Regelung keine Klarheit – so gut sie gemeint ist. Das will ich wirklich mit aller Deutlichkeit sagen.

Eine weitere Bemerkung: Ich habe mein Amt 1995 angetreten. Damals gab es eine Zunahme der Unfälle. Ich wollte ganz genau wissen, ob diese Zunahme aufgrund der Bestimmung über die Handzeichen erfolgt ist. Wir haben uns die Mühe genommen, sämtliche Unfälle in der Schweiz – sämtliche Unfälle! – zu eruieren. Das war nicht leicht, denn zum Teil waren die Akten nur bei den Polizeirichterämtern, oder es gab keine Zeugenbefragungen; es war sehr schwierig. Aber wir haben alle Unfälle ausgewertet und dabei festgestellt: Es ist nicht diese Handzeichenregelung, es waren vollkommen andere Gründe; einen Teil hat Herr Aeschbacher vorher erwähnt, dass z. B. die Fussgänger übersehen wurden. Zum allergrössten Teil aber waren es zu hohe Geschwindigkeiten. Diese zu hohen Geschwindigkeiten haben ja dann sehr oft zu Auffahrunfällen geführt, ohne dass überhaupt ein Fussgängerunfall geschehen ist. Wir haben das also ausgewertet. Allerdings – das will ich jetzt auch sagen – haben wir das nur damals, in diesen zwei Jahren gemacht; nachher haben wir nicht mehr ausgewertet. Jetzt, 2006/07, haben diese Unfälle wieder zugenommen, aber dazu gibt es keine Auswertung.

Lassen Sie mich noch etwas zusätzlich sagen: Es ist eben möglich, dass man den Fussgängerstreifen überraschend betritt, auch mit einem Handzeichen! Auch dann ist nichts gewonnen. Was ist, wenn ein Fussgänger über das Trottoir hergerannt kommt, die Hand schon dort erhoben hat und über den Fussgängerstreifen rast? Dann hat er der Vorschrift Genüge getan, aber er hat den Fussgängerstreifen trotzdem überraschend betreten! In diesem Falle wäre der Fussgänger schuld, nicht der Automobilist. Deswegen ist das eine ganz heikle Passage. Damals, als diese Regelung abgeschafft wurde, gab es lange, lange Diskussionen im Parlament. Jetzt kommen Sie mit einem solchen – ich betone – gutgemeinten Antrag, ohne dass er überhaupt in der Kommission diskutiert wurde, ohne dass ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt wurde! Es wäre dann schon sehr interessant, was die kantonalen Polizeikorps, die Kantone oder die interessierten Kreise dazu sagen würden. Das scheint mir nun doch eine Hauruck-Übung zu sein. Ich bitte Sie, das jetzt nicht zu tun. Wenn Sie diese Änderung trotzdem vornehmen wollen, sollten Sie dies mit einer Motion oder einer Vorlage von uns tun. Für uns ist das auch ein Anliegen. Wenn das nämlich sinnvoll wäre, würde ich es unter keinen Umständen bekämpfen. Aber das muss schon etwas seriöser ausgewertet werden. Dies zum Antrag Flückiger.

Zum Antrag Kunz: Dieser Antrag ist für mich noch unklarer. Sie müssen einfach wissen: Jeder Mensch kann jederzeit in die Lage kommen, Fussgänger auf einer Strasse zu sein, ohne dass er darauf vorbereitet ist. Sie können z. B. Mitfahrer in einem Automobil sein. Wenn das Automobil eine Panne hat, müssen Sie weiterlaufen. Es gibt viele Fälle, in denen Sie plötzlich überraschend auf einer Strasse sein können. Ihr Antrag heisst: Jede Frau, jeder Mensch, jedes Kind muss ständig einen solchen Reflektor auf sich tragen, vielleicht nicht gerade am Ärmel, aber in der Brusttasche. Man muss das jederzeit bei sich haben. Ich fahre ja auch Zug und erfahre, wie oft die Leute ihr Portemonnaie oder den Kugelschreiber vergessen. Jetzt müssen sie noch diesen Reflektor Tag und Nacht herumtragen, weil sie plötzlich auf einer Strasse landen könnten. Am liebsten würde ich sagen: Reglementieren Sie doch nicht so viel. Freiwilligkeit und Aufklärung sind gut. Man kann eine Plakat-Aktion machen und den Leuten sagen: "Tragt einen Reflektor!" Bitte "überregulieren" Sie aber unsere Gesetze nicht. Kriminalisieren Sie die Menschen nicht, die zu Fussgängern auf den Autostrassen werden können. Sehen Sie davon ab!

Flückiger-Bäni Sylvia (V, AG): Herr Bundesrat, ich muss etwas erklären: Ich habe letzte Woche eine parlamentarische

AB 2008 N 177 / BO 2008 N 177

Initiative gestartet und schon Unterschriften gesammelt. Ich habe dann gesehen, dass heute das Strassenverkehrsgesetz behandelt wird, und musste mich zuerst informieren, wie die Gepflogenheiten sind – ich bin noch nicht so lange im eidgenössischen Parlament –, ob man überhaupt bei der Behandlung eines Artikels des Strassenverkehrsgesetzes zu einem anderen Artikel, hier Artikel 49, einen Einzelantrag stellen kann. Das sieht vielleicht nach Überrumpelung aus, aber es ist nicht so.

Ich bitte Sie, gehen Sie einmal unters Volk, und hören Sie sich an, was die Menschen sagen, Fussgänger wie Autofahrer – es ist eine völlig unbefriedigende Regelung. Sie haben mir erklärt, wie es nicht geht. Ich möchte von Ihnen wissen, wie es denn besser geht. Ein kleines Handzeichen, ein Blick zum Autofahrer, und der Fussgänger kann doch ... *(Zwischenruf des Präsidenten: Vous devez poser une question!)* Ich möchte



nur mehr Sicherheit für den Fussgänger, ich will ihm das Vortrittsrecht nicht nehmen. Was kann man besser machen?

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Frau Flückiger, ich spreche Ihnen überhaupt nicht ab, dass das ein gutgemeinter Vorschlag ist. Ich habe es ja immer wieder, fast in jedem Satz, repetiert: Das ist gut gemeint. Es gibt sehr viele Leute, die davon ausgehen, das sei die richtige Massnahme. Ich sage auch nicht, Sie dürften keinen solchen Antrag stellen. Selbstverständlich dürfen Sie einen solchen Antrag stellen. Sie dürfen sogar Parlamentarier und andere überrumpeln. Das ist absolut Ihr gutes Recht. Ich bitte jetzt nur die Mehrheit des Rates, hier eine gewisse Vorsicht walten zu lassen.

Ihre Frage war dann ja: Was kann man sonst tun, um in Bezug auf diesen Anstieg eine Verbesserung zu erzielen? Da ist zunächst das korrekte Verhalten der Automobilisten: langsam fahren und im Zweifelsfall anhalten. Wenn es dazu halt wieder Aufklärung braucht, braucht es Aufklärung oder eben Ausbildung im Rahmen der neuen Schulung zur Erlangung des Ausweises. Und ich bin gar nicht dagegen, dass man auch die Fussgänger aufklärt und ihnen rät, vor einem Fussgängerstreifen anzuhalten und ihn erst dann zu überschreiten, wenn der Augenkontakt da ist und das Automobil anhält – sei dies nun aufgrund aktiven Blinzeln oder eines Handzeichens.

Kunz Josef (V, LU): Sie haben von der Zumutung gesprochen, eine solche Leuchtbinde zu tragen. Ich will Ihnen nur noch die Zahlen in Erinnerung rufen: Abseits von Fussgängerstreifen, das ist vor allem ausserorts, hatten wir 2006 im Gesamten 733 Schwerverletzte, 2400 Verletzte und 55 Tote – abseits von Fussgängerstreifen. Ich bin auch nicht für zusätzliche Auflagen. Aber ist es denn eine Zumutung, zum Beispiel eine solche Leuchtbinde – es kann auch etwas anderes sein – zu tragen? Ist es eine Zumutung, wenn wir die geringen Kosten sehen?

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Es ist dann eine Zumutung, wenn der Mensch, der das unterlässt, deswegen bestraft wird.

Amherd Viola (CEg, VS), für die Kommission: Die beiden Anträge Flückiger und Kunz haben der Kommission leider nicht vorgelegen; das ist schade. Sonst hätten wir vielleicht auch die Unfallstatistiken aufarbeiten, interpretieren und beurteilen können. So auf die Schnelle geht das natürlich nicht; und so ist es auch schwierig, eine fundierte, seriöse Stellungnahme zu diesen Anträgen abzugeben. Im Namen der Kommission kann ich das sowieso nicht.

Vielleicht kurz persönlich zu den zwei Anträgen: Der Antrag Flückiger ist aus meiner Sicht überflüssig, weil das bestehende Gesetz schon festhält, dass die Fussgänger den Fussgängerstreifen nicht überraschend betreten dürfen. Das heisst: Irgendein Zeichen müssen sie schon geben. Das ist im Gesetz bereits festgehalten. Artikel 6 der Verkehrsregelverordnung wurde von Herrn Bundesrat Leuenberger zitiert, den muss ich nicht wiederholen.

Der Antrag Kunz ist aus meiner Sicht nicht praktikabel. Es gibt viele Situationen, in denen man plötzlich irgendwo ausserorts auf der Strasse ist, obwohl man nicht damit gerechnet hat. Dann müsste man trotzdem irgendeine Markierung auf sich tragen. Das sehe ich nicht als praktikabel an. Das Problem besteht dann nicht nur darin, dass Personen, die nicht markiert sind, bestraft werden könnten. Das kann auch weitreichende Folgen haben, was das Haftpflichtrecht angeht. Hier wäre dann Streitigkeiten Tür und Tor geöffnet. Heute ist das nicht der Fall.

Meines Erachtens sind beide Anträge Anträge, die mehr Unsicherheit und Verwirrung als Sicherheit und Klarheit bringen.

Brélaz Daniel (G, VD), pour la commission: Comme cela a déjà été dit, la commission n'a pas eu l'honneur de pouvoir délibérer sur ces deux propositions, puisque l'on utilise ici une particularité de notre règlement, qui n'existe qu'à Berne, c'est-à-dire la possibilité de modifier n'importe quel article d'une loi, même ceux qui ne figurent pas dans le projet présenté. La plupart des cantons interdisent ce genre de pratique et, peut-être, vu le débat d'aujourd'hui, ont-ils raison.

En ce qui concerne l'objet lui-même, il serait singulier, de mon point de vue – car je ne peux m'exprimer qu'à titre personnel –, que l'on fasse des modifications de cette importance sans aucune consultation des cantons et des organisations d'habitude consultés. Ce serait juste une innovation et, dorénavant, chaque fois que l'on changerait un article d'une loi, on pourrait profiter de l'occasion et réviser toute la loi au passage, sans consultation. C'est une très mauvaise politique au sens de la pratique du droit fédéral et au sens de notre démocratie directe et représentative qui vise à chaque fois à consulter largement les milieux concernés.

Afin que tous ceux qui n'ont pas pris la loi sur la circulation routière avec eux aujourd'hui, pensant que nous ne



parlions que d'un article, puissent se faire une opinion, l'article 49 alinéa 2 de la loi sur la circulation routière dit la chose suivante: "Les piétons traverseront la chaussée avec prudence et par le plus court chemin en empruntant, où cela est possible, un passage pour piétons. Ils bénéficient de la priorité sur de tels passages, mais ne doivent pas s'y lancer à l'improviste." La proposition Flückiger prévoit d'y ajouter: "et doivent manifester leur intention par un signe de la main".

Tout ceci ne se passe pas n'importe où, mais sur des passages pour piétons. Aujourd'hui, avec l'évolution de la jurisprudence, l'automobiliste est censé être extrêmement attentif, être prêt à freiner chaque fois qu'il arrive à un passage pour piétons. Introduire cette notion de l'intention par un signe de la main est assez délicat et peu acceptable, parce que, bien sûr, en cas d'accident, on utilisera le fait éventuel que la personne très âgée ou l'enfant n'a pas manifesté son intention par un signe de la main, en conséquence de quoi sa responsabilité est accrue et celle de l'automobiliste diminuée. C'est le seul effet potentiel, éventuel de cette disposition qui relève de campagnes de prévention routière, mais pas de la loi. Au niveau de telles campagnes, je pense que cela ne poserait pas de problème; cela a d'ailleurs déjà été fait historiquement.

En ce qui concerne la proposition Kunz à l'alinéa 3, je ne savais pas qu'il y avait des masses de piétons qui se promenaient sur les semi-autoroutes pendant la nuit. J'imagine que cela peut arriver. Mais je pense que, dans la majorité des cas, ce sont des automobilistes en panne qui ont dû abandonner leur véhicule. Ceux-ci auraient donc le choix – et c'est cornélien –, si l'on devait adopter la proposition Kunz, soit de risquer une forte amende parce que leur véhicule aurait été abandonné sur la route sans signalisation parce qu'ils auraient mis leur triangle de panne autour du cou – auquel cas ils seraient visibles! –, soit de laisser leur triangle de panne à l'endroit voulu pour ne pas abîmer leur voiture et d'être donc eux-mêmes invisibles et amendables. C'est un peu kafkaïen!

C'est une raison de plus pour rejeter également la proposition Kunz.

AB 2008 N 178 / BO 2008 N 178

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 07.079/375)

Für den Antrag Flückiger ... 85 Stimmen

Dagegen ... 88 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 07.079/376)

Für den Antrag Kunz ... 19 Stimmen

Dagegen ... 148 Stimmen

Art. 95

Antrag Heer

Abs. 1

Streichen: Wer ohne den erforderlichen Führerausweis ein Motorfahrzeug führt,

Abs. 2

Wer ein Motorfahrzeug führt, obwohl ihm der Lernfahr- oder Führerausweis verweigert, entzogen oder aberkannt wurde, oder ohne den erforderlichen Führerausweis ein Motorfahrzeug führt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft.

Art. 95

Proposition Heer

Al. 1

Biffer: Celui qui aura conduit un véhicule automobile sans être titulaire du permis de conduire nécessaire,

Al. 2

Quiconque a conduit un véhicule automobile alors que le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire lui a été refusé, retiré, interdit d'utilisation ou sans être titulaire du permis de conduire nécessaire sera puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire.

Heer Alfred (V, ZH): Herr Bundesrat Leuenberger, um es gleich vorwegzunehmen: Ich bin tatsächlich glücklich, dass wir Eintreten beschlossen haben und dass ich diesen Antrag stellen darf.



Worum geht es bei dieser Änderung von Artikel 95? Die heutige Bestimmung, dass das Fahren ohne den erforderlichen Führerausweis lediglich eine Übertretung darstellt, ist unbefriedigend. Das Fahren ohne den erforderlichen Führerausweis muss gleich hart bestraft werden wie das Fahren trotz entzogenem oder aberkanntem Führerausweis. Die heutige Besserstellung von Personen, welche gar nie einen Führerausweis besessen haben und trotzdem ein Fahrzeug lenken, ist nicht einzusehen. Personen ohne den erforderlichen Führerausweis, welche Unfälle verursachen, können heute aufgrund der gültigen gesetzlichen Bestimmungen nur mit Samthandschuhen angefasst werden. Es ist auch klar, dass Personen, welche nie eine Fahrprüfung abgelegt haben, sogar als ein grösseres Risiko im Strassenverkehr betrachtet werden müssen als Personen, welchen der Führerausweis entzogen wurde, welche aber doch eine Praxis im Lenken von Fahrzeugen vorweisen können. Das Problem stellt sich vor allem im Hinblick auf die Strolchenfahrten von jungen Lenkerinnen und Lenkern, die nicht autorisiert sind. Es gibt sogar Fälle, wo über 18-Jährige oder 20-Jährige darauf verzichten, den Führerausweis überhaupt zu erlangen. Das Erlangen des Führerausweises ist ja bekanntlich auch mit Kosten verbunden. Und so stellen wir in der Praxis immer wieder fest, dass eben ohne Führerausweis Strolchenfahrten durchgeführt werden. Die Sanktionen beschränken sich auf eine Busse; und sie beschränken sich in der Praxis vor allem auch auf ein Verbot – vielleicht für die nächsten sechs Monate –, den Führerausweis erwerben zu dürfen.

Es ist eigentlich kein neues Thema, das ich mir hier aufzugreifen erlaubt habe. Es gab dazu schon die Motion Joder 03.3587. Auch im Programm Via sicura ist es eine Massnahme, die vorgesehen ist; und Sie auf der linken Seite darf ich beruhigen: Auch die Organisation Road Cross unterstützt diese Gesetzesänderung. In diesem Sinne bitte ich Sie, den Antrag zu unterstützen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Da ist es jetzt etwas anders, da bin ich inhaltlich mit Herrn Heer einverstanden. Das ist ein vernünftiger Vorschlag, den wir ohnehin in der Pipeline für unser Programm Via sicura haben. Ich bin also nicht dagegen.

Ich habe einfach etwas Mühe, weil es mit der eigentlichen Vorlage von uns nichts zu tun hat, die wir ja in einem schnellen Verfahren jetzt durchziehen wollen. Ich weiss nicht, was der Ständerat dazu sagen wird. Das Hauptanliegen könnte dann verzögert werden, weil es vielleicht eine Differenz gibt. Von daher hätte ich es lieber später einmal in einer anderen Vorlage gehabt. Wie gesagt, inhaltlich ist es in Ordnung.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 07.079/380)

Für den Antrag Heer ... 67 Stimmen

Dagegen ... 87 Stimmen

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 07.079/377)

Für Annahme des Entwurfes ... 94 Stimmen

Dagegen ... 72 Stimmen