



99.036

Strassenverkehrsgesetz.**Änderung****Loi sur la circulation routière.****Modification***Fortsetzung – Suite*

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. 15a Abs. 7***Antrag Chiffelle*

Der Bundesrat legt den Zylinderinhalt und die Höchstleistung der Fahrzeuge fest, welche die unter 25-jährigen Inhaber eines Führerausweises auf Probe fahren dürfen, und regelt die Ausnahmen.

Art. 15a al. 7*Proposition Chiffelle*

Le Conseil fédéral fixe la cylindrée et la puissance maximale des véhicules que les titulaires d'un permis de conduire à l'essai âgés de moins de 25 ans sont autorisés à conduire et règle les exceptions.

Chiffelle Pierre (S, VD): Ma proposition a pour but de prendre en compte les éléments que vous trouvez à la page 7 du message qui démontrent – et c'est d'ailleurs un fait très largement connu de l'ensemble de la population – que ceux qui, malheureusement, sont les principales victimes, parce qu'ils sont aussi les principaux preneurs de risques par inexpérience, sont les conducteurs âgés de 18 à 25 ans. Tout à l'heure, d'aucuns ont voulu me faire le procès d'intention, qui était infondé, de vouloir m'en prendre aux personnes âgées. Qu'il soit bien clair ici que je n'entends en aucun cas m'en prendre en tant que tel aux jeunes conducteurs, car je cherche une solution qui permette d'améliorer leur sécurité et celle des autres usagers de la route, sans pour autant m'en prendre à leur liberté de circuler et de posséder une moto ou un véhicule automobile.

Si vous examinez les graphiques de la page 7 du message, vous comprendrez très aisément, encore une fois, que la relative inconscience – qui est celle du jeune conducteur et qui est surtout de l'inexpérience, qui est de temps en temps la volonté de faire un peu d'esbroufe, d'épater les copains, d'épater les filles en s'arrangeant pour se faire acheter ou pour s'acheter une GTI ou un véhicule puissant – a malheureusement des conséquences tout à fait dramatiques. Ce sont nos enfants que nous perdons chaque week-end, vous pouvez le lire dans le journal le lundi, parce que, avec des véhicules trop puissants, qu'ils n'étaient peut-être pas capables de maîtriser, ils commettent malheureusement l'irréparable en poussant ces engins à leur extrême limite sans avoir du tout conscience des problèmes de sécurité que ça leur pose et que ça pose à d'autres.

Ma proposition a pour but de donner la compétence au Conseil fédéral – parce que j'estime que ce n'est vraiment pas au législateur de le faire – de fixer le rapport poids/puissance, le rapport "Leistung/Gewicht", des véhicules que les conducteurs de 18 à 25 ans seraient autorisés à conduire, tout en réservant des exceptions, parce qu'il faut aussi se montrer pragmatique. Si l'on veut assurer la sécurité tout en préservant la liberté





de chacun, il faut évidemment penser aux cas des parents qui, occasionnellement, un soir, vont prêter leur véhicule, qui est peut-être un véhicule de très grosse cylindrée, à leurs enfants. Il ne s'agirait pas d'exclure ce genre de possibilité, à condition que cela reste un usage ponctuel et occasionnel. Le but est de faire en sorte que le Conseil fédéral soit en mesure d'édicter une règle générale qui évite que, durant la période du permis à l'essai instaurée par cette révision de la loi, durant les trois premières années, si on a moins de 25 ans, on puisse être l'utilisateur régulier d'une de ces petites bombes ambulantes que sont de nombreux véhicules qu'on trouve sur le marché.

La rédaction de la proposition n'est peut-être pas un chef-d'oeuvre du point de vue de la terminologie technique automobile, dans la mesure où je parle de fixer la cylindrée et la puissance maximale. Je répète donc ici ce que je veux dire en réalité, c'est de cette manière-là que cette proposition doit être interprétée: c'est le rapport poids/puissance qui devrait être fixé par le Conseil fédéral, en allemand "das Verhältnis Leistung/Gewicht". De la sorte, on arriverait à éviter que ne se réalisent un certain nombre de risques qui sont réels, puisque Mme Polla, rapporteur, nous l'a dit tout à l'heure, la catégorie des 18 à 24 ans – ici, c'est la catégorie des 18 à 25 ans – à elle seule, est à l'origine de 17 pour cent des accidents. Mon ambition n'est bien entendu pas de vouloir gommer définitivement tout risque dans ce sens, mais je crois qu'il résulte de l'expérience de la vie de chacune et de chacun d'entre vous qu'effectivement, malheureusement, le rapport poids/puissance des véhicules utilisés par certains jeunes ne correspond pas à l'appréhension qu'ils ont des risques de la circulation routière ni à la compréhension qu'ils ont de celle-ci.

De telle sorte que, toujours dans la philosophie d'introduire plus de sécurité en attendant le moins possible à la liberté des usagers de la route, je vous propose d'adopter cette disposition.

Theiler Georges (R, LU): Ich bitte Sie im Namen der FDP-Fraktion, den Antrag Chiffelle abzulehnen. Herr Chiffelle will in diesem Punkt klar eine weitere Verschärfung zulasten der jüngeren Motorfahrzeugführer. Das lehnen wir einerseits grundsätzlich ab, weil es einseitig ist. Andererseits ist auch nicht zu erkennen, weshalb ein geringer Zylinderinhalt für die Gefährdung auf der Strasse massgebend sein soll. Es gibt keine Statistiken und keine Umfragen, welche eine solche Hypothese in irgendeiner Art stärken könnten. Es ist im Gegenteil so, dass die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges ebenso hoch sein kann, wenn der Motor eine kleine Leistung hat, aber dafür das Fahrzeug leicht ist, wie bei einem Fahrzeug mit grossem Zylinderinhalt, das dafür relativ schwer ist.

Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Hess Peter (C, ZG): Die CVP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie den Antrag Chiffelle ablehnt.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Zuerst glaubte ich, das sei ein schlechter Witz, was ich da gelesen hatte. Aber der Antrag ist ernsthaft; er liegt uns schriftlich vor. Wenn dieser Antrag angenommen würde, hätte der Herr Bundespräsident das nächste halbe Jahr genug Arbeit, um die Ausnahmen zu regeln. Stellen Sie sich vor, einen Mähdrescher mit 380 PS dürfte ein Mann unter 25 Jahren nicht mehr fahren. Die neuen Militärfahrzeuge, die Ivecos, haben zehn Zylinder und etwa 400 PS. Die Rekruten dürften sie erst mit 25 Jahren fahren, oder man müsste eine Ausnahmeregelung finden.

AB 2001 N 900 / BO 2001 N 900

Ebenso bei den zivilen Lastwagen: Vonseiten der SP, Herr Chiffelle, verlangt man zwar, dass die Leute während drei Jahren Lastwagen fahren lernen, aber nachher sagt man: Die dürft ihr nicht fahren, die sind zu schwer, die haben zu viele PS oder zu viele Zylinder; oder man muss eine Ausnahme machen.

Herr Chiffelle, eine Strassenwischmaschine hier in Bern hat 380 PS und acht Zylinder; ein Gabelstapler, Herr Gross – Herr Schneider-Ammann wird Ihnen das bestätigen –, ein Pneutrax oder ein Pneukran haben sogar zwölf Zylinder. Das alles dürften Leute unter 25 nicht mehr fahren.

Also hören Sie doch mit diesen schlechten Witzen auf. Solche Leute sind doch nicht mehr ernst zu nehmen. Lehnen Sie das bitte ab.

Hess Peter (C, ZG): Die liberale Fraktion lässt mitteilen, dass sie den Antrag Chiffelle ablehnt.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: Dans cette nouvelle proposition Chiffelle, il ne s'agit pas que des docteurs, donc je serai brève.

Il s'agit maintenant de recommander au Conseil fédéral de dire quelles voitures les jeunes de moins de 25 ans sont autorisés à conduire et lesquelles non. Oui, Monsieur Chiffelle, l'objectif de la loi est bien de trouver une solution aux questions de la sécurité routière, et notamment à celles qui concernent les jeunes. Je pense que



nous n'avons pas seulement cherché la solution, je pense que nous en avons trouvé une et que la formation, telle que nous la proposons, ciblée sur la classe d'âge qui vous préoccupe, est la meilleure solution. Nous sommes convaincus que de cette façon, nous allons effectivement améliorer la sécurité routière.

Mais, si je puis me permettre, Monsieur Chiffelle, je crois qu'il ne faut pas pousser le bouchon. On ne va quand même pas, en plus, via le Conseil fédéral, prescrire à ces jeunes la cylindrée. Enfin, vous avez dit que ce n'était pas tout à fait la cylindrée parce qu'en fait, vous ne savez pas ce que ça veut dire, mais le rapport poids/vitesse, si j'ai bien compris. Alors peut-être demain, quelle marque et quelle couleur d'automobile ils peuvent ou ne peuvent pas conduire! En plus, apparemment, la mesure ne s'appliquerait qu'aux garçons puisque en fait, selon vous, le problème c'est que c'est les garçons qui veulent épater les filles en conduisant vite. Donc, il faudrait préciser ça aussi dans la loi.

Alors, vous l'avez mentionné vous-même, les jeunes en général conduisent les voitures de leurs parents, mais ils ne conduisent pas les voitures de leurs parents que le samedi soir. En général, s'ils conduisent une grosse cylindrée, c'est celle de leurs parents. Donc, il faudrait faire une exception globale immédiate à l'article mis en place, ou alors peut-être qu'en fait, ce que vous souhaitez, c'est favoriser le commerce automobile et faire en sorte que dans chaque famille, il y ait en fait la voiture des parents, la grosse cylindrée, et la voiture des jeunes, une plus petite cylindrée. Monsieur Chiffelle, moi, je vous invite à venir dans la Commission des transports et des télécommunications, et à y faire avec nous des propositions raisonnables que vous ne devrez pas retirer tout de suite après leur dépôt.

Je vous invite à rejeter cette proposition.

Chiffelle Pierre (S, VD): Je suis le premier, Madame le Rapporteur, à accepter qu'on fasse de l'ironie et de l'humour, ce n'est pas moi qui vais vous le reprocher, mais je pense qu'il y a des sujets trop sérieux pour qu'on plaisante avec ça.

C'est chaque année malheureusement quelques centaines de jeunes qui se tuent sur la route parce que justement ils n'ont pas la maîtrise de ce type de véhicules, alors que vous prônez avec l'humour qui est le vôtre la promotion du commerce automobile! Je prends simplement acte du peu d'importance qu'au nom de je ne sais quelles valeurs éthiques, d'ailleurs, la droite de ce Parlement accorde à la vie des jeunes, alors qu'il ne s'agit pas du tout de restreindre leur liberté d'une manière ou d'une autre. Et cette fois, pour des questions de principe, après tout, assumez vos responsabilités par rapport à ces morts et à ces blessés.

Il va de soi que je ne retirerai pas cette proposition.

Leuenberger Moritz (,): Uns überzeugen die Kriterien nicht. Es werden als Kriterien der Hubraum und die Leistung, also die Kubikzentimeter und die Pferdestärken, genannt. Aber das müsste in einem Verhältnis zum Gewicht des Fahrzeuges sein. Deswegen sind wir nicht ganz überzeugt, ob diese Absicht – die wie immer gut ist – zum Erfolg führen könnte.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Chiffelle 20 Stimmen

Dagegen 72 Stimmen

Art. 16 Abs. 2–4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Stamm

Abs. 3

.... namentlich die konkrete Gefährdung

Art. 16 al. 2–4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Stamm

Al. 3

.... notamment l'atteinte concrète à la sécurité



Stamm Luzi (V, AG): Ich stelle heute Nachmittag zwei Anträge. Dieser hier ist von den beiden der bedeutend wichtigere.

Völlig zu Recht wird in Artikel 16 Absatz 3 auf die Gefährdung der Verkehrssicherheit abgestellt. Ich möchte mit meinem Antrag nur gerade das eine Wort "konkret" zusätzlich ins Gesetz aufzunehmen, damit es nachher "die konkrete Gefährdung" heisst.

In der Botschaft steht auf Seite 27 ein Satz, der für mich zentral ist und hinter dem ich voll stehen kann. Er heisst: "Diese Bestimmungen werden nicht die grosse Mehrheit der Auto oder Motorrad fahrenden Personen treffen, sondern diejenige Minderheit, die vielleicht nicht in absichtlicher, mindestens aber in unverantwortlich fahrlässiger Weise regelmässig elementare Verkehrsregeln missachtet und dadurch Personen tötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht."

Ich habe heute in der Eintretensdebatte die verschiedensten Voten gehört, von Herrn Aeschbacher über jene der Herren Heim und Bezzola bis hin zu Bundespräsident Leuenberger, und kann sagen: Ich kann auch hinter dem stehen, was von diesen Referenten gesagt wurde: Man muss diejenigen Personen härter anpacken, welche für die Toten und Verletzten – 600 Toten und 27 000 Verletzten pro Jahr – verantwortlich sind. Wenn Sie diese Meinung teilen, dann müssen Sie meines Erachtens meinem Antrag zustimmen.

Wie schwer sich die Leute mit dem Ausdruck "konkrete Gefährdung" – das Gegenteil ist die abstrakte Gefährdung – tun, möchte ich Ihnen kurz an zwei Beispielen darlegen. Beides sind Beispiele aus der Praxis:

Stellen Sie sich einen Verkehrsteilnehmer vor, der spät nachts vor einem Rotlicht steht. Er regt sich auf, dass dieses Rotlicht noch in Betrieb ist. Er schaut nach links und rechts und überfährt dieses Rotlicht. Das ist das typische Beispiel der abstrakten Gefährdung.

Dabei ist unmittelbar einleuchtend: Jedermann, der ein Rotlicht übersieht und trotz Rotlicht über eine Kreuzung fährt, setzt eine sehr viel grössere, konkrete Gefährdung in die Welt als derjenige, der absichtlich durchfährt. Trotzdem neigen Juristen und Behörden dazu, "abstrakt" und "konkret" betreffend Gefährdung umzudrehen und denjenigen, der ein Rotlicht vorsätzlich missachtet, härter anzupacken. Das

AB 2001 N 901 / BO 2001 N 901

steht in unlösbarem Widerspruch zur Forderung, dass man Massnahmen dort verhängen soll, wo eine grosse Gefährdung in die Welt gesetzt wird.

Nehmen Sie als zweites Beispiel einer nicht konkreten Gefährdung folgenden Fall: Auf einem Autobahnstück wird die Höchstgeschwindigkeit aus umweltschützerischen Gründen von 120 auf 80 Stundenkilometer reduziert. Kurz darauf passiert ein Verkehrsteilnehmer diese Stelle mit 120 Stundenkilometern. Selbstverständlich fährt der Mann 40 Stundenkilometer zu schnell und muss dafür bestraft werden; das ist klar. Aber es sollte keine schärfere Massnahme resultieren, als wenn jemand konkret gefährdet und einen Unfall verursacht. Die Praxis geht hier leider in die falsche Richtung: In vielen Fällen werden diejenigen, die Unfälle verursachen, die also für die 27 000 Verletzten und 600 Toten pro Jahr wirklich verantwortlich sind, in der Praxis weniger hart angefasst als in Beispielen wie die soeben genannten.

Für eine glaubwürdige, effiziente Justiz wäre es von grösster Bedeutung, dass die konkrete Gefährdung und die Strenge der Massnahme übereinstimmend sind.

Wie wichtig das wäre, zeigt folgendes praktisches Beispiel: Ich habe kürzlich in einer Kantonsschule über die Verkehrssicherheit referiert. Da hat ein Schüler lachend gesagt, er sei auf der Autobahn in der Nähe des Baregg隧nels erwischt worden, weil er 40 Stundenkilometer zu schnell gefahren sei. Alle haben mitgelacht. Hier hat eine Massnahme keine präventive Wirkung. Alle lachen und klopfen dem Betroffenen auf die Schulter: "Ja, ja, die dummen Behörden haben dich bestraft, indem sie dir den Führerausweis entzogen haben." Wenn Sie aber den Führerausweis konsequent entziehen – und das fordere ich –, wenn konkrete Unfälle verursacht werden, dann lacht keine Schulklasse. Das hätte präventive Wirkung und wäre von zentraler Bedeutung.

Das Leben ist leider so, dass nicht nur das zu schnelle Fahren gefährlich ist: Wer müde ist, wer Medikamente konsumiert – ich denke an Barbiturate –, wer schlecht sieht, wer eine schlechte Gesundheit hat, wer aus Altersgründen keine gute Reaktionszeit mehr hat, wem die Handtasche umkippt, wer beim Fahren Telefonnummern wählt, ist extrem gefährlich.

Wenn Sie wirklich die gefährlichen Leute aus dem Verkehr nehmen möchten, böte sich eine einfache Lösung: Sie könnten die Versicherungsbücher öffnen und Massnahmen bei konkreten Gefährdungen verhängen. Anhand der Versicherungsstatistiken können Sie genau sehen, ob derjenige, der vor Ihnen steht, gefährlich ist oder nicht.

Die Juristen halten dieser Forderung entgegen, es gehe nicht an, ein Erfolgsstrafrecht zu konstruieren. Das ist aber eine falsche Kritik. Der Ausdruck "Erfolgsstrafrecht" gehört zum Vorsatz und nicht zur Fahrlässigkeit. Wenn Sie über einen Fussgängerstreifen fahren, den Fussgänger nicht sehen und das Glück haben, ganz



knapp an ihm vorbeizufahren, dann bekommen Sie keine Strafe. Wenn Sie ihn hingegen "erwischen", werden Sie wegen fahrlässiger Tötung verurteilt; das liegt in der Natur der Sache und hat nichts mit Erfolgsstrafrecht zu tun. Deshalb finde ich, dass es extrem wichtig ist, dass Sie im Strassenverkehr die konkrete Gefährdung als Massstab für den Entzug im Wiederholungsfall nehmen.

Hess Peter (C, ZG): Die FDP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie den Antrag Stamm unterstützt.

Marti Werner (S, GL): Wenn es sich hier nur um einen Einzelantrag Stamm gehandelt hätte, hätte man davon ausgehen können, dass es nur eine kleine Geschichte ist. Was mich nun aber erstaunt, ist, dass die FDP-Fraktion diesen Antrag unterstützen will – diesen Antrag ihres Ex-Mitgliedes notabene.

Überlegen Sie sich einmal die Konsequenzen dieses Antrages. Wir bewegen uns nicht im Strafrecht, Herr Stamm, sondern es geht um Administrativmassnahmen, das wissen Sie als Jurist und praktizierender Anwalt ebenfalls.

Es geht hier darum, dass Sie den Führerausweisentzug auf die konkrete Gefährdung beschränken wollen. Wenn Sie dies machen, heisst das nichts anderes, als dass dem Rowdy, der "keinen Erfolg" hat, weil er niemanden überfährt, der Führerausweis weniger lang entzogen werden kann doch, lesen Sie doch Ihren Antrag! Deshalb ist dieser Antrag abzulehnen.

Ich habe Ihrer Begründung sehr wohl zugehört, sie war sehr widersprüchlich. Sie haben auch ein paar Elemente vermischt: Der "Erfolg" bei diesem Übertretungstatbestand ist der Unfall, und Sie wollen einen Führerausweisentzug nur, wenn es zu einem Unfall kommt. Das ist unverantwortlich und widerspricht den Prinzipien des Strafrechtes und des Administrativmassnahmenrechtes, denn das ist hier die wirksamste und präventivste Massnahme. Wenn Sie diese Massnahme derart entschärfen, wird das verheerende Konsequenzen haben.

Ich ersuche Sie deshalb, diesen Antrag Stamm abzulehnen.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: La proposition Stamm n'a pas été discutée en commission et aucun des deux rapporteurs n'est juriste. Néanmoins, nous aurions tendance à faire confiance à la proposition du juriste, à sa compétence et à penser qu'effectivement, il est important que l'atteinte à la sécurité routière soit concrète. En tout cas, comme le disait M. Bezzola, nous pourrions vivre avec une "atteinte concrète à la sécurité routière", mais je vous propose bien entendu d'écouter également le président de la Confédération sur ce sujet-là.

Leuenberger Moritz (,): Die Berichterstatterin hat gesagt, sie wolle dem Juristen vertrauen. Da ich Jurist bin, hoffe ich, sie vertraue mir, denn ich beantrage Ihnen Ablehnung dieses Antrages. Dies aus folgenden Gründen: Im Artikel, der geändert werden soll, steht schon heute, bei der Festsetzung der Dauer des Lernfahr- und Führerausweisentzuges seien die Umstände des Einzelfalles zu berücksichtigen. Das heisst, die beiden Beispiele, die Herr Stamm genannt hat, können nach heutigem Recht – auch ohne seinen Antrag – ohne Weiteres differenziert werden.

Wenn jemand nachts – wenn niemand in der Nähe ist – bei Rotlicht ganz langsam, es dürften höchstens 40 Stundenkilometer sein, eine Kreuzung überfährt, ist das etwas anderes, als wenn er es tagsüber mit hoher Geschwindigkeit machte. Das sind zwei verschiedene Dinge, das wäre zu würdigen; das ist aber heute bereits möglich. Beim zweiten Beispiel teile ich Ihre Auffassung nicht, aber ich will jetzt nicht in die Tiefe gehen.

Zur konkreten und abstrakten Gefährdung: Es ist nicht so, dass bei der konkreten Gefährdung ein Unfall geschehen muss, sondern es genügt, dass jemand konkret gefährdet wird. Was wir aber mit dieser ganzen Vorlage und auch mit dem Entzug des Ausweises wollen, ist beispielsweise, dass man "Rasern" den Ausweis wegnimmt. Wenn einer, sei es nachts oder tagsüber, mit 120 Stundenkilometern durch ein Dorf rast – selbst wenn kein Mensch in diesem Dorf ist, selbst wenn ein Fussballmatch läuft und alle vor dem Fernseher sitzen –, wäre das eine erhöhte abstrakte Gefährdung, und auch bei dieser muss man ihm den Ausweis wegnehmen. Deswegen ersuche ich Sie, den Antrag abzulehnen.

Stamm Luzi (V, AG): Ich wollte Sie nur darauf aufmerksam machen, dass sich dieser Artikel auf die Dauer des Entzuges bezieht. Es ist ganz klar falsch, was Herr Kollege Marti gesagt hat. Es geht nicht um die Frage "Entzug, ja oder nein?". Die Kritik, die ich eben von ihm erhalten habe, ist in diesem Sinne zu relativieren.

Abs. 2, 4 – Al. 2, 4
Angenommen – Adopté

Abs. 3 – Al. 3





Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission 80 Stimmen

Für den Antrag Stamm 39 Stimmen

AB 2001 N 902 / BO 2001 N 902

Präsident (Hess Peter, Präsident): Wir behandeln nun Artikel 55 Absätze 5bis und 6. Nach der Bereinigung dieser beiden Bestimmungen werden wir unsere Beratung bei Artikel 16a fortsetzen.

Art. 55 Abs. 5bis, 6

Antrag der Kommission

Abs. 5bis

Mehrheit

Die Bundesversammlung legt in einer Verordnung fest, bei welcher Blutalkoholkonzentration unabhängig von weiteren Beweisen und individueller Alkoholverträglichkeit Fahrunfähigkeit im Sinne dieses Gesetzes angenommen wird (Angetrunkenheit) und welche Blutalkoholkonzentration als qualifiziert gilt.

Minderheit I

(Hämmerle, Aeschbacher, Fehr Hans-Jürg, Fehr Jacqueline, Hollenstein, Jossen, Marti Werner, Pedrina, Vollmer, Weigelt)

Streichen

Minderheit II

(Föhn, Binder, Durrer, Giezendanner, Hegetschweiler, Heim, Schenk, Seiler, Simoneschi, Theiler, Vaudroz René)

Bei einer Blutalkoholkonzentration über 0,8 Promille wird die Fahruntüchtigkeit im Sinne des Gesetzes angenommen.

Abs. 6

Mehrheit

....

a. Streichen

....

Minderheit I

(Hämmerle, Aeschbacher, Fehr Hans-Jürg, Fehr Jacqueline, Hollenstein, Jossen, Marti Werner, Pedrina, Vollmer, Weigelt)

....

a. Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

....

Minderheit II

(Föhn, Binder, Durrer, Giezendanner, Hegetschweiler, Heim, Schenk, Seiler, Simoneschi, Theiler, Vaudroz René)

....

a. Streichen

b. kann für die Fahrfähigkeit

Art. 55 al. 5bis, 6

Proposition de la commission

Al. 5bis

Majorité

L'Assemblée fédérale fixe dans une ordonnance le taux d'alcoolémie à partir duquel les conducteurs sont réputés être dans l'incapacité de conduire au sens de la présente loi (état d'ébriété) indépendamment de toute autre preuve et du degré de tolérance individuelle à l'alcool; il définit le taux d'alcoolémie qualifié.

Minorité I

(Hämmerle, Aeschbacher, Fehr Hans-Jürg, Fehr Jacqueline, Hollenstein, Jossen, Marti Werner, Pedrina, Vollmer, Weigelt)

Biffer



Minorité II

(Föhn, Binder, Durrer, Giezendanner, Hegetschweiler, Heim, Schenk, Seiler, Simoneschi, Theiler, Vaudroz René)

Lorsque le taux d'alcoolémie excède 0,8 pour mille, il est admis une inaptitude à la conduite au sens de la présente loi.

Al. 6

Majorité

....

a. Biffer

....

Minorité I

(Hämmerle, Aeschbacher, Fehr Hans-Jürg, Fehr Jacqueline, Hollenstein, Jossen, Marti Werner, Pedrina, Vollmer, Weigelt)

....

a. Adhérer à la décision du Conseil des Etats

....

Minorité II

(Föhn, Binder, Durrer, Giezendanner, Hegetschweiler, Heim, Schenk, Seiler, Simoneschi, Theiler, Vaudroz René)

....

a. Biffer

b. peut, pour des substances

Hämmerle Andrea (S, GR): Gestatten Sie mir eine Vorbemerkung: Ich bin nicht abstinent. Ich habe eine hohe Wertschätzung für Gastronomie, für Wein- und Bierproduzenten, vor allem wenn es sich um biologische Produkte handelt, (*Zwischenruf: Solche aus dem Bündnerland!*) – aus dem Bündnerland, richtig.

Trotzdem beantrage ich, die Kompetenz zur Festlegung des Alkoholgrenzwertes beim Bundesrat zu belassen. Warum? Es gibt verschiedene Faktoren und Substanzen, die zur Fahruntfähigkeit führen können: Alkohol, Medikamente, Müdigkeit, illegale Drogen usw. Die Mehrheit der Kommission will nun die Regelung des Grenzwertes für eine einzige Substanz, den Alkohol, dem Parlament übertragen. Alle anderen Substanzen und Faktoren sollen vom Bundesrat behandelt werden, egal, wie umstritten diese auch sein mögen.

Hinter dem Konzept der Mehrheit, die eben den Grenzwert für den Alkohol ausnehmen und hier im Parlament beraten will, steht keine gesetzgeberische Logik. Es geht vor allem um Emotionen, vielleicht sogar um Biertisch-Emotionen.

Stellen wir uns kurz vor, wie das Festlegen der kritischen Blutalkoholkonzentration im Nationalrat ablaufen würde. Wir werden Anträge für Werte zwischen 0,0 und 1,X Promille haben. Wir werden eine unübersichtliche Diskussion über die verschiedenen Abstufungen und Konzentrationen haben. Wir werden eine Kaskadenabstimmung mit einigen taktischen Geplänkeln haben, und so wird dann irgendwann ein Resultat herauschauen. Wissenschaftliche, medizinische Erkenntnisse werden in diesem "Umzug" keine Rolle spielen oder werden eine untergeordnete Bedeutung haben. Es besteht kein Zweifel – das können wir uns doch alle ohne Gesichtsverlust eingestehen -: Der Bundesrat wird die Erkenntnisse der Wissenschaft, der Fachleute viel ernster nehmen, viel höher gewichten, als das hier möglich wäre.

Nun zeigen alle ernst zu nehmenden Diskussionen das gleiche Ergebnis und kommen alle Fachstellen, die sich intensiv mit dem Problem befassen, zum gleichen Ergebnis. Ich nehme nur die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU). Sie sagt, dass ab 0,5 Promille zentrale körperliche Funktionen, die für das Autofahren nötig sind, beeinträchtigt sind. Laut BfU ist bei über 20 Prozent der tödlichen Unfälle Alkohol die entscheidende – also nicht nur eine, sondern die entscheidende – Ursache. Dies betrifft über hundertfünfzig Todesfälle im Jahr oder drei pro Woche. Die Herabsetzung des Grenzwertes bei der Blutalkoholkonzentration ist zweifellos eine wichtige, eine wirksame und einfache Massnahme zugunsten von mehr Sicherheit.

Wenn wir die Kompetenz dem Bundesrat übertragen, so, wie es vorgeschlagen ist und wie es der Ständerat beschlossen hat, dann wird er aufgrund all dieser Erkenntnisse – er hat das sehr klar gesagt – den Grenzwert auf 0,5 Promille herabsetzen. Dies ist auch das Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens, welches der Bundesrat durchgeführt hat.

Hier können wir den Tatbeweis erbringen, dass wir es mit mehr Sicherheit Ernst meinen. Indem wir dem Ständerat und dem Bundesrat folgen, vermeiden wir viel mehr unschuldige Opfer als mit der Revision des



Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches, bei welcher die Sicherheit gerade von jenen, die heute nichts von 0,5 Promille wissen wollen, immer wieder heraufbeschworen worden ist.

Ich bitte Sie: Geben Sie "mehr Sicherheit" eine Chance, folgen Sie der Vernunft, und überlassen Sie diese Kompetenz dem Bundesrat.

AB 2001 N 903 / BO 2001 N 903

Föhn Peter (V, SZ): Ich könnte die gleiche Vorbemerkung wie Herr Hämmerle machen. Aber bei den letzten Wahlen habe ich, wie viele Kolleginnen und Kollegen hier im Saal, meinen Wählerinnen und Wählern versprochen, mich nach Möglichkeit gegen das immer schneller laufende Räderwerk einzusetzen, das ständig neue Gesetze hervorbringt, insbesondere wenn diese Gesetze die Freiheit des Einzelnen weiter beschneiden oder einschränken.

Das vom Bundesrat vorgelegte Strassenverkehrsgesetz geht mir viel zu weit. Es trifft viele unserer Bürgerinnen und Bürger direkt und empfindlich. Ich spreche zu Artikel 55 Absatz 5bis, der auch Auswirkungen auf die ebenfalls neuen Artikel 16a und 16b hat. Da wir genügend Erfahrungen mit der Alkoholkonzentration im Blut haben und uns genügend statistisches Material zur Verfügung steht, beantragt eine grosse Minderheit der Kommission, eine Grenze für die Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille im Gesetz aufzunehmen.

Das Problem des Alkohols im Strassenverkehr muss aber ernst genommen, und alle möglichen Vorkehrungen zu einer Verminderung der Unfälle müssen getroffen werden – so, wie die Schweiz bis heute eine sehr erfolgreiche Verkehrspolitik betrieben hat. Es ist wissenschaftlich erhärtet, dass mit steigendem Alkoholkonsum die Fahrtüchtigkeit eingeschränkt wird; es ist aber nicht bewiesen, dass durch die Senkung der Grenze für die Blutalkoholkonzentration von 0,8 auf 0,5 Promille die Verkehrssicherheit nachhaltig verbessert würde.

Interessanterweise werden keine statistischen Angaben über die Anzahl Unfälle durch Personen – die eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 und 0,79 Promillen aufweisen – veröffentlicht. Einzelne kantonale Statistiken zeigen jedoch äusserst aufschlussreiche Tatsachen. So wurden folgende Zahlen auf kantonaler Ebene erhoben: Kanton Schaffhausen, 1996: 650 Unfälle, 58 unter Alkoholeinfluss; 1997: 423 Unfälle, 46 unter Alkoholeinfluss. Aber man höre jetzt genau: In beiden Jahren wurden keine Unfälle durch Personen mit weniger als 0,8 Promille registriert. Kanton Waadt, 1998, im ersten Trimester: 976 Unfälle, 119 unter Alkoholeinfluss; 4 Unfälle durch Personen mit zwischen 0,5 und 0,8 Promille. Diese Zahlen sind verbindlich, denn heute schon wird ein Unfallbeteiligter mit zwischen 0,5 und 0,8 Promille bestraft.

Zudem sind zwei wissenschaftliche Untersuchungen aus dem Jahr 1996 bekannt, die im Auftrag des Medizinisch-Psychologischen Institutes für Verkehrssicherheit und des Gerichtsmedizinischen Institutes der Universität Genf durchgeführt wurden. So wurde zwischen Mai 1991 und April 1993 von der Polizei in 951 Fällen von Fahren in angetrunkenem Zustand ein mittlerer Alkoholwert – man höre jetzt ganz genau zu – von durchschnittlich 1,9 Promille festgestellt. Im Weiteren wurde in dieser Studie festgestellt, dass 22 Prozent der angetrunkenen Motorfahrzeugführer Wiederholungstäter sind und etwa ein Drittel der Unfälle auf Alkoholismus und somit nicht auf gelegentliches Trinken zurückzuführen ist.

Es gibt also keine verbindlichen Untersuchungen, die nachweisen, dass die Senkung der Grenze von 0,8 auf 0,5 Promille einen nachhaltigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten würde.

Nun komme ich zum Clou der ganzen Geschichte: Trotz der Nachfrage und den Aufforderungen seitens der Mitglieder der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen betreffend weitere Daten und Zahlen über die Situation in der ganzen Schweiz haben wir wenig bis nichts erhalten. Das heisst für mich, dass Manipulation, Verdrehung oder Nichtoffenlegung von Tatsachen im Spiel ist!

Ich habe einen Brief vor mir liegen, in dem es heisst, dass detaillierte Informationen über den jeweiligen Alkoholgehalt im Blut tatsächlich nicht veröffentlicht würden. Unterschrieben hat den Brief – man höre und staune – Herr Carlo Malaguerra, Direktor des Bundesamtes für Statistik. Er schreibt weiter, diese Angaben seien aber verfügbar und könnten seines Erachtens auch ausgewertet werden. Ich wette darauf: Würde diese Statistik eine andere Sprache sprechen – d. h., wenn sie die vorgegaukelten Begründungen der Befürworter einer Grenze von 0,5 Promille bestätigen würde –, wäre sie schon längst aufgelegt worden.

Auch vonseiten der BfU wurde mir detailliertes Zahlenmaterial versprochen. Ich wollte wissen, wie viele der in der Statistik aufgeführten alkoholisierten Verkehrstoten und Verkehrsverletzten schwächere Verkehrsteilnehmer gewesen waren, das heisst alkoholisierte Fussgänger oder eventuell Radfahrer, die mit einem alkoholisierten Autofahrer überhaupt nichts zu tun haben, statistisch aber in den gleichen Topf geworfen werden.

Siehe da: Bis heute habe ich von der BfU auch nichts bekommen, trotz grossen Versprechen, dass sie die Zahlen hätte. Darf ich einmal mehr betonen, dass ich das Autofahren mit Alkohol in keiner Weise toleriere! Wir



dürfen nichts beschönigen. Nach wie vor gilt für mich: Wer fährt, trinkt nicht. Aber ein Gläschen in Ehren ist niemandem zu verwehren.

Würde ich in einer Stadt oder Agglomeration wohnen, dann würde ich mich kaum so vehement für die 0,8-Promille-Grenze wehren. Führen Sie sich aber bitte unsere Rand- und Bergregionen vor Augen. Denn bei uns im Muotatal/Illeggau ist der öffentliche Verkehr abends ab 20 Uhr eingestellt. 4500 Einwohner sind auf den privaten Verkehr angewiesen. Daneben dürfen wir auch das Touristenland Schweiz, welches der Staat ansonsten immer unterstützt, nicht vergessen.

Ich bitte Sie eindringlich, dem Minderheitsantrag II zuzustimmen. Setzen wir auf die Eigenverantwortlichkeit, auf die Vernunft jedes Einzelnen. Nehmen wir das Problem aber ernst, und führen wir die erfolgreiche Unfallverhütungspolitik der Schweiz weiter. Setzen wir weiterhin auf Prävention. Dazu müssen wir die Schwerstalkoholiker möglichst aus dem Verkehr ziehen oder zumindest verstärkte und griffigere Massnahmen einleiten.

Mit dem heute neu aufgenommenen Artikel 2a wird der Bund unter dem Titel "Prävention" Sensibilisierungskampagnen durchführen und weitere präventiv wirksame Aktivitäten für sicheres Fahren fördern. Dies ist ein Grund mehr, die 0,8-Promille-Grenze im Gesetz aufzunehmen. Der Bund kann und wird auch im Drogenbereich präventiv wirken.

Noch kurz zum Antrag der Minderheit I (Hämmerle), die nur Polemik betreibt. 0,8 Promille sind anerkannt und wurden von niemandem bestritten. Es hat gar niemand von 1,0 Promille und mehr gesprochen, mein lieber Kollege.

Ich danke Ihnen für die Zustimmung zum Antrag der Minderheit II, damit die 0,8-Promille-Grenze im Gesetz verankert wird. Führen wir die erfolgreiche Unfallverhütungspolitik der letzten Jahre weiter – ohne Kriminalisierung und Handschellen.

Hess Peter (C, ZG): Herr Föhn hat etwas länger gesprochen, weil er gleichzeitig die Anträge der Minderheit II zu den Artikeln 16a und 16b begründet hat.

Heim Alex (C, SO): Gemäss der neuen Bundesverfassung ist es möglich, dass die Bundesversammlung zum Beispiel Fragen wie die vorliegende in einer Verordnung regelt. Gegen diesen der Bundesversammlung übertragenen Entscheid kann das Referendum nicht ergriffen werden. Das ist auch so, wenn wir Bundesrat und Ständerat folgen und diese Kompetenz dem Bundesrat übertragen.

Der Bundesrat hat wohl festgestellt, dass bei einer Referendumsabstimmung über das revidierte Strassenverkehrsgesetz nur gerade über diesen Punkt diskutiert wird und die Höhe der Blutalkoholkonzentration dann fast ausschliesslich über Ablehnung oder Zustimmung zu dieser Gesetzesrevision entscheidet.

Diese Frage auf Gesetzesstufe zu lösen ist nicht gut. Aber diese Frage dem Bundesrat zu überlassen, ist wohl auch nicht gut, denn es ist eine Frage, die öffentlich diskutiert werden muss. Erfolgt diese Diskussion im Parlament, erhält der Entscheid ein viel höheres Gewicht, als wenn er einfach vom

AB 2001 N 904 / BO 2001 N 904

Bundesrat gefällt wird. Die Festlegung der Promillegrenze ist kein Entscheid, der innert kurzer Zeit gefällt und häufig geändert werden muss. Trotz der grossen Sensibilität – Unfälle bringen immer Probleme und lösen Trauer aus – muss das Ganze letztlich gleichwohl politisch entschieden werden, auch wenn sich der Entscheid natürlich eher auf wissenschaftlich festgelegte Kriterien abstützt.

Bei der Beratung im Ständerat bestand, wie gesagt, die Möglichkeit einer Verordnung der Bundesversammlung noch nicht. Mit der neuen Verfassung wurde uns dieses Recht gegeben. Wenn der Entscheid an die Bundesversammlung delegiert wird, kann das Referendum nicht mehr ergriffen werden. Aus der Tatsache heraus, dass bei einer Regelung auf Gesetzesstufe im Falle einer Referendumsabstimmung nur über diese Grenze diskutiert wird, hat der Ständerat den Entscheid an den Bundesrat delegiert.

Ich bitte Sie, die Mehrheit zu unterstützen und auch den Mut aufzubringen, im Parlament und damit eben in der Öffentlichkeit über eine allfällige Änderung der Promillegrenze zu diskutieren.

Der Nachteil, dass damit nur die Alkoholgrenze festgelegt wird, nicht jedoch über andere Süchte diskutiert werden kann, besteht wirklich. Aber andere Abhängigkeiten wie Medikamente, Drogen oder Müdigkeit können im Moment noch nicht durch einfache Verfahren festgestellt bzw. nachgewiesen werden. Wichtig ist, dass auf diesem Gebiet weitergeforscht wird, damit einmal auch solche Gefahren vermieden werden können. In Artikel 55 Absatz 6 Buchstabe b ist ja formuliert, dass künftig auch diesen Gefahren der Kampf angesagt werden kann.

Ich bitte Sie im Namen der CVP-Fraktion, bei Artikel 55 Absatz 5bis dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.



Glur Walter (V, AG): Es geht mir auch darum, die Blutalkoholgrenze von 0,8 Promille beizubehalten. In einem Punkt sind wir uns einig: Jedes Opfer im Strassenverkehr ist eines zu viel. Sowohl für den Einzelnen wie für die gesamte Volkswirtschaft ist die Erziehung zu einem verantwortungsvolleren Verhalten im Strassenverkehr sinnvoll, da sie Unfälle vermeiden hilft.

Herr Föhn hat vorher von einer erfolgreichen Verkehrspolitik gesprochen – ich glaube, er hat gemeint, dass wir in der Schweiz eine sehr erfolgreiche Politik der Unfallverhütung haben. Andererseits hat der Gesetzgeber wohl oder übel mit der Tatsache zu leben, dass totale Sicherheit im Strassenverkehr vermutlich nie oder nur mit weit übertriebenen Massnahmen zu erreichen sein wird. So wird beispielsweise niemand bestreiten, dass die Helmtragepflicht für Autofahrerinnen und Autofahrer deren Sicherheit im Strassenverkehr tatsächlich weiter verbessern würde – doch steht die Verhältnismässigkeit einer solchen Massnahme ausser Diskussion.

Vorsicht ist auch gegenüber einer zunehmenden Kriminalisierung der Fahrzeuglenker am Platz. Auch wenn es unbestritten ist, dass verkehrsgefährdende Delikte wie z. B. das Fahren in angetrunkenem Zustand keinesfalls auf die leichte Schulter genommen werden dürfen, so ist doch davor zu warnen, die polizeiliche Aufmerksamkeit allzu einseitig auf die Einhaltung der Verkehrsvorschriften zu lenken. Der Durchschnittsbürger gewinnt sonst – teilweise zu Recht – den Eindruck, dass es für den Staat bequemer und finanziell einträglicher ist, alltägliches Fehlverhalten im Verkehr zu sanktionieren als anderweitige Kriminalität effizient zu unterbinden und zu bekämpfen, kurz gesagt: Der Automobilist ist ein dankbares Opfer.

Auch unsere Jugend hat es langsam satt, in einem Umfeld von immer mehr und immer strengeren Gesetzen zu leben. Vergleichen wir das Verkehrsverhalten mit jenem in unseren Nachbarländern, so haben wir in der Schweiz heute schon paradiesische Zustände.

Ich komme zu den Gründen, die für die Beibehaltung der 0,8-Promille-Grenze sprechen: Der Verkehr hat sich seit Ende der Sechzigerjahre verdreifacht. Die Anzahl der Verkehrstoten ist im gleichen Zeitraum von 1300 auf unter 600 pro Jahr gesunken. Die Strassenverkehrsunfälle, die unter Alkoholeinfluss passieren, machen heute laut den Zahlen der BfU gerade noch 16 Prozent aus. Die alkoholisierten Automobilisten, die einen Verkehrsunfall verursachen, haben im Durchschnitt – wie Herr Föhn gesagt hat – 1,9 Promille Alkohol im Blut; sie können auch mit einer Grenze von 0,5 Promille nicht eliminiert werden, wie Erfahrungen in den EU-Staaten zeigen. Zum gleichen Schluss kommt auch die Vernehmlassung der Bezirksamtmänner, die sich klar für die Beibehaltung der 0,8-Promille-Grenze ausspricht, weil die im Zusammenhang mit Alkohol gebüssten Autofahrer kaum Unfallverursacher sind, sondern meist im Zusammenhang mit einer polizeilichen Routinekontrolle erwischt worden sind.

Herr Bundespräsident Leuenberger, die wissenschaftlichen Untersuchungen und die Praxis gehen hier weit auseinander. Deshalb sind die Strafnormen in Deutschland zum Beispiel zwischen 0,5 und 0,8 Promille viel geringer. Die Strafen betragen dort 200 D-Mark plus einen Punkt in Flensburg.

Zum Schluss erwähne ich eine Studie aus den USA, die besagt, dass Denken beim Autofahren die häufigste Unfallursache sei. So könnten z. B. Liebeskummer, Schwierigkeiten im Geschäft oder geistige Vorbereitung einer Sitzung den Fahrer voll ablenken. Ich bin fast sicher, dass wir in der Schweiz auch bald Gesetzgeber finden, die den Autofahrern sogar das Denken verbieten wollen.

Aus all diesen Gründen möchte ich Sie im Namen der SVP-Fraktion bitten, der Minderheit II zuzustimmen.

Studer Heiner (E, AG): Lieber Kollege Walter Glur, ich bin einverstanden, dass Liebeskummer beim Autofahren ein Problem ist. Aber bist Du nicht auch der Meinung, dass jemand, der Liebeskummer hat und vor dem Fahren noch Alkohol konsumiert, ein derartiges Risiko darstellt, dass Deine Argumentation ins Gegenteil umschlägt?

Glur Walter (V, AG): Es passt nicht unbedingt zusammen, wenn Du, Kollege Studer, die Frage stellst. Ich weiss, dass Du keinen Alkohol trinkst, aber Du hast schon Liebeskummer gehabt. (*Heiterkeit*)

Hegetschweiler Rolf (R, ZH): Heute liegt die Grenze der Blutalkoholkonzentration, bei der Angetrunkenheit im Sinne des Gesetzes angenommen wird und folglich ein Übertretungstatbestand vorliegt, bekanntlich bei 0,8 Promille. Gemäss geltendem Gesetz legt der Bundesrat diese Grenze fest. Eine Mehrheit der Kommission möchte diese Kompetenz nun an das Parlament delegieren. Die Minderheit I (Hämmerle) beantragt, diese beim Bundesrat zu belassen. Die Minderheit II (Föhn), zu der ich gehöre, will dagegen die Alkoholgrenze von 0,8 Promille direkt im Gesetz festschreiben und damit die Festlegung auf dem Verordnungsweg weder dem Bundesrat bzw. der Verwaltung noch dem Parlament überlassen. Dies aus folgenden Gründen: Bei der vorliegenden SVG-Revision geht es um die Erhöhung der Verkehrssicherheit, ein unbestrittenes Anliegen. Es geht aber auch darum, wirksame Beiträge zur Verkehrssicherheit zu leisten, die in einem vernünftigen Verhältnis zu den verursachten Einschränkungen bzw. Eingriffen des Staates stehen. Hintergrund des Begehrens, die Blutalkoholgrenze direkt im Gesetz festzuschreiben, ist, dass der Bundesrat den Grenzwert sofort von 0,8 auf



0,5 Promille senken würde und später in eigener Kompetenz weitere Senkungen beschliessen könnte. Es stellt sich nun die Frage, ob die Verkehrssicherheit dadurch wesentlich verbessert werden könnte. Dies ist zu bezweifeln. Die Unfallstatistik gibt auch keine Hinweise darauf; Studien, von denen hier auch gesprochen wurde, geben keine konkreten Hinweise. Es geht da um einige Prozent, aber eigentlich – erstaunlicherweise – lassen sich keine eindeutigeren Aussagen machen.

Es scheint unverhältnismässig, für eine bloss erwartete, keineswegs aber erwiesene geringfügige Verbesserung der Verkehrssicherheit Lenker zu kriminalisieren, die bisher durchaus für fähig gehalten wurden, ein Fahrzeug sicher zu

AB 2001 N 905 / BO 2001 N 905

führen. Bisher, mit dem geltenden Gesetz, sind wir in diesem Bereich nicht schlecht gefahren. In den letzten Jahrzehnten hat die Zahl der Unfalltoten und -verletzten ständig abgenommen. Mit einer verbesserten Ausbildung und der Berücksichtigung der besonders unfallgefährdeten Neulenker, wie wir sie in dieser Revision vorsehen, können wir wirksame Beiträge zu einer besseren Verkehrssicherheit leisten, mit der Senkung der Grenze der Blutalkoholkonzentration meines Erachtens dagegen nicht.

Die Durchsetzung eines niedrigeren Grenzwertes dürfte erhebliche Schwierigkeiten bereiten. Wer sich gewohnt war, nach geringfügigem Alkoholgenuss noch sicher Auto zu fahren, soll dafür plötzlich bestraft werden. So einfach lassen sich Lebensgepflogenheiten nicht per Gesetz ändern. Wir stellen eine zunehmende Diskrepanz fest zwischen dem Verhalten, wonach wir in der Freizeit Risiken in Kauf nehmen, ja mit den Risikosportarten sogar bewusst suchen, und dem Versuch, Lebensbereiche durch staatliche Gesetze zu reglementieren. Im Strassenverkehr fährt immer ein Risiko mit. Die Verkehrsteilnehmer können und sollen verantwortungsbewusst mit den Risiken umgehen. Mit einem Übermass an staatlicher Reglementierung wie der Senkung der Grenze der Blutalkoholkonzentration geben wir uns nur der Illusion hin, das Risiko zu minimieren.

Sofern die Grenze im Gesetz festgeschrieben würde, wäre auch ein Referendum möglich, was bei der Regelung auf Verordnungsstufe ja nicht der Fall ist; insofern wäre diese Lösung also sogar volksnäher.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Antrag der Minderheit II (Föhn) zuzustimmen, den Grenzwert bei 0,8 Promille zu belassen und im Gesetz auch so festzuschreiben.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Vorweg möchte ich festhalten, dass wir es als richtig erachten, dass beim Alkohol ein absoluter Grenzwert festgesetzt wird und dass dieser Grenzwert unabhängig von den individuellen Merkmalen einer Person und unabhängig von ihrem gegenwärtigen Zustand festgelegt ist. Wer diesen Grenzwert überschreitet, auch wenn er sich selbst noch zu hundert Prozent fit fühlt, soll bereits wegen Angetrunkenheit bestraft werden können. Das scheint mir richtig zu sein. Ich sage das ausdrücklich deshalb, weil es während der Diskussionen in der Kommission doch einmal umstritten war. Dies geschah im Zusammenhang mit Medralex, wonach man einfach die Fahrfähigkeit in den Vordergrund gerückt hätte und allenfalls ganz auf den Grenzwert hätte verzichten wollen. Das wäre aus meiner Sicht falsch gewesen.

Der Grenzwert beim Blutalkoholgehalt ist keine politische, sondern eine sachbezogene Frage, die nicht je nach politischer Zusammensetzung dieses Parlamentes einmal so und einmal anders beantwortet werden kann. Der Blutalkoholgehalt, der beim Führen eines Fahrzeuges noch zulässig sein soll, muss auf sachliche Gründe abgestützt sein.

Ich meine daher ganz dezidiert, dass die Kompetenz für die Festlegung dieses Grenzwertes nicht im politischen Umfeld dieses Rates, sondern beim Bundesrat liegen sollte, genauso wie der Bundesrat auch die Bestimmungen über Betäubungsmittel, Medikamente und chemische Substanzen festlegt, die nicht eingenommen werden dürfen, wenn man fahren will.

Es wäre ein Bruch, wenn auf der einen Seite diese fahruntfähig machenden Substanzen vom Bundesrat festgelegt würden, andererseits aber eben die Frage, wo die Fahruntfähigkeit bei Angetrunkenheit anfängt, vom Parlament politisch beantwortet würde. Ich denke daher, dass der Entwurf des Bundesrates – und damit der Antrag der Minderheit I (Hämmerle) – absolut richtig ist.

Noch ein Wort zum Antrag der Minderheit II (Föhn), den ich abzulehnen bitte. Hier möchte Herr Föhn für wahrscheinlich sehr lange Zeit durch dieses Parlament im Gesetz festlegen lassen, dass der Grenzwert bei 0,8 Promille bleiben soll. Das ist falsch, das entspricht nicht den Erkenntnissen der Untersuchungen, der Auswertungen vieler Unfälle. Das entspricht auch nicht dem, was praktisch alle unsere Nachbarländer – mit Ausnahme von Italien – bereits gemacht haben. Es entspricht auch nicht dem allgemeinen Trend, der grossmehrheitlich in Europa mit dem Grenzwert von 0,5 Promille schon umgesetzt worden ist. Das haben unsere Nachbarstaaten nicht umsonst gemacht, sondern mit gutem Grund.

Der Antrag der Minderheit II (Föhn) wurde auch sehr eigenartig begründet, unter anderem damit, dass in



Berggebieten der öffentliche Verkehr nicht gleichermassen zur Verfügung stehe wie in Zentrumsregionen. Das kann kein Argument dafür sein, dass man in den Berggebieten mit einem höheren Blutalkoholgehalt herumfahren kann als in Agglomerationen! Das ist einleuchtend.

Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit I (Hämmerle) zu unterstützen. Es ist der einzige Weg, mit dem wir diese Sachfrage – die sehr grosse Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat – in ein Gefäss geben können, wo sie vor allem sachlich diskutiert und nicht verpolitisiert wird.

Die Frage des Grenzwert-Blutalkoholgehaltes hat eine sehr grosse Bedeutung in dieser Vorlage zur Verkehrssicherheit, das haben uns auch alle Instanzen, die sich mit Verkehrssicherheit auseinandersetzen, sehr deutlich gesagt.

Ich bitte Sie, diesen Aussagen Beachtung zu schenken und den Minderheitsantrag I (Hämmerle) zu unterstützen.

Hollenstein Pia (G, SG): Hier handelt es sich um einen Kernartikel des Gesetzes. Zu Recht wollen der Bundesrat, der Ständerat und die Minderheit I die Kompetenzen zur Festlegung des Grenzwertes der Blutalkoholkonzentration beim Bundesrat belassen. Die grüne Fraktion wird dem zustimmen und den Antrag der Minderheit II (Föhn) ablehnen.

Worum geht es ganz genau? Letztlich geht es um mehr oder weniger Sicherheit. Der Bundesrat hat transparent gemacht, wie er die Verordnung auszugestalten gedenkt. Er will den Begriff "mittelschwere Widerhandlung" einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 bis 0,8 Promille zuordnen. Dies ist eine Herabsetzung des Grenzwertes von heute 0,8 auf 0,5 Promille. Wir Grünen begrüßen diese Absicht des Bundesrates sehr.

Sie haben Recht, Herr Föhn: Die Randregionen sind auf privaten Verkehr angewiesen. Auf privaten Verkehr angewiesen zu sein beinhaltet aber überhaupt nicht das Recht, leicht "besoffen" Auto zu fahren und damit andere zu gefährden. Die Reaktionsfähigkeit ist bei einer erhöhten Blutalkoholkonzentration auch dann eingeschränkt, wenn Sie ausserhalb der Stadt – in einer Randregion, in einem Berggebiet – Auto fahren.

Ihre Argumentation ist falsch und nicht stichhaltig. Unfälle werden nicht vorwiegend, sondern auch von Alkoholikern verursacht. Auch Politikerinnen und Politiker, die eine Blutalkoholkonzentration von über 0,5 Promille aufweisen, sind und bleiben ein Gefährdungspotenzial.

Laut einer Umfrage der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung äusserten sich über 70 Prozent der Autofahrenden positiv zu einer Herabsetzung des Grenzwertes auf 0,5 Promille. Entgegen allen Beteuerungen der Rechten ist es erwiesen, dass das Risiko eines Unfalles ab 0,5 Promille auf das Doppelte und bei 0,8 Promille auf das Vierfache steigt – auch im Kanton Schwyz. Ein Wert von 0,5 Promille ist und bleibt die allgemein anerkannte Gefährdungsgrenze.

Darf ich Sie bitten, die schon 1974 abgeschlossene Studie von R. F. Borkenstein und Mitarbeitern zur Kenntnis zu nehmen. "The Grand Rapids Study" ist die bisher umfangreichste Aufarbeitung von Unfalldaten. Die Studie zeigt, dass die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,6 Promille doppelt so hoch ist wie bei 0 Promille. Diese Tatsache spricht für sich und zwingt uns, entsprechend zu handeln, d. h., die Weichen richtig zu stellen, sodass die Unfallquoten sinken.

Die jährlich 6500 Alkoholunfälle dürfen nicht weiter toleriert werden. Täglich achtzehn Alkoholunfälle sind achtzehn zu viel. Bei jedem dritten tödlichen Verkehrsunfall ist Alkohol im Spiel. Ich habe in meiner Berufstätigkeit zu einem grossen Teil auf Intensivpflegestationen gearbeitet. Am liebsten würde ich jene, die täglich so viele Alkoholunfälle tolerieren

AB 2001 N 906 / BO 2001 N 906

wollen, auf die Intensivpflegestation oder Notfallstation eines Spitals mitnehmen. Dort würde ihnen hoffentlich bewusst, wie viel Schmerz, Leid und Trauer täglich – meist Unschuldigen – zugefügt wird. Würden Sie diese Tatsachen zur Kenntnis nehmen, gäbe es keinen Grund mehr, der Kommissionsmehrheit und dem Antrag der Minderheit II zuzustimmen.

Es geht bei der Festlegung des Alkoholgrenzwertes nicht um Kriminalisierung. Bei 0,5 Promille, eben dort, wo andere gefährdet werden, müssen der individuellen Freiheit Grenzen gesetzt werden. Jedes gerettete Leben muss uns mehr Wert sein als die "Sauffreiheit", und dies bedeutet einen tieferen Grenzwert für die Blutalkoholkonzentration.

Marti Werner (S, GL): Zuerst möchte ich mich gegen die Diskriminierung der Berg- und Randgebiete wehren, wie sie Herr Föhn in seinem Votum gemacht hat. Wenn man dem Votum von Herrn Föhn gefolgt ist, hat es nichts anderes als Folgendes ausgesagt:

1. Wir sind in den Berg- und Randgebieten durch die öffentlichen Verkehrsmittel schlecht erschlossen.
2. Wir trinken dort.





3. Ergo muss uns erlaubt werden, in alkoholisiertem Zustand zu fahren.

Ich kann Sie beruhigen: Es trifft zwar zu, dass die Berg- und Randgebiete verkehrsmässig schlecht erschlossen sind, aber wir haben dort andere Prioritäten. Wir kennen dort ebenfalls den Grundsatz, dass wer fährt, nicht trinkt.

Die Frage, ob 0,5 Promille oder 0,8 Promille, das ist hier immer wieder zumindest vordergründig betont worden, sei eine Expertenfrage. Die SVP-Fraktion will diese Frage nun aber im Gesetz festschreiben. Sie will sie im Gesetz festschreiben, weil sie befürchtet, dass der Bundesrat aufgrund von Experten eben gerade diese Promillegrenze senken will. Sie will dies somit auf gesetzlicher Ebene zu einer politischen Frage machen.

Ich frage Sie – die CVP, die FDP – wirklich: Beim besten Willen, ist die Promillegrenze eine politische Frage, Herr Heim? Das ist sie mitnichten! Deshalb ist es nicht gerechtfertigt, diese Frage zu verpolitisieren. Sie können sich schwer täuschen, wenn Sie meinen, diese Promillegrenze im Gesetz festzuschreiben sei nun populär. Warten Sie nur den nächsten schweren Verkehrsunfall ab, der von den Boulevardzeitungen, die ich aus Publicitätsgründen jetzt nicht namentlich nennen will, hochgefahren wird. Dann ist die Popularität wieder eine ganz andere. Da könnten Sie sich schwer täuschen!

Es ist keine politische Frage; sie muss deshalb auch nicht politisch gelöst werden, nicht auf Gesetzesstufe. Es ist eines Gesetzes nicht würdig, dass man auf Gesetzesstufe etwas festschreibt, was einer an und für sich sachlich richtigen Meinung entgegenstehen würde.

Das gilt auch für eine Verordnung der Bundesversammlung. Das haben wir noch nie gemacht, dieses Instrument ist mit der neuen Bundesverfassung auch erst eingeführt worden. Aber diese Frage ist es sicher nicht wert, dass man dieses Instrument das erste Mal einsetzt.

Ich ersuche Sie deshalb mit dem Bundesrat und der Minderheit I (Hämmerle), die Promillegrenze nicht zu einem Politikum zu machen, sie nicht auf Gesetzesstufe festzulegen und sie auch nicht auf Verordnungsstufe der Bundesversammlung zu fixieren.

Föhn Peter (V, SZ): Von linker Seite hagelt es unqualifizierte Anschuldigungen. Herr Marti, in den Berggebieten wird nicht mehr getrunken als an allen anderen Orten. Frau Hollenstein, auch in den Bergen darf nicht "besoffen" herumgefahren werden, wie Sie gesagt haben. Zu guter Letzt: Herr Aeschbacher, ich möchte ein für alle Mal betonen, dass ich nie gesagt habe oder sagen werde, es dürfe nur in den Berggebieten mit 0,8 Promille gefahren werden. Deshalb stehe ich hier.

Bezzola Duri (R, GR), für die Kommission: Ich glaube, wir sind jetzt beim entscheidenden Schlüssel- und Hauptartikel angelangt, obwohl wir ja genau wissen, dass nicht nur Alkoholkonsum zu Fahrunfähigkeit führt, sondern auch andere Elemente. Herr Glur hat sie aufgezählt. Ich könnte mir vorstellen, dass auch Frust im Nationalratssaal zu Fahrunfähigkeit führen kann.

Aber bei Artikel 55 Absatz 5bis und Absatz 6 Buchstabe a sprechen wir von Blutalkoholkonzentration. Die Kommissionmehrheit lehnt die Fassung ab, wonach der Bundesrat die zulässige Blutalkoholkonzentration festlegen soll, und damit gleichzeitig den Antrag der Minderheit I (Hämmerle). Die Kommission entschied mit 15 zu 10 Stimmen. Sie lehnt auch den Antrag ab, den die Minderheit II (Föhn) vertritt – und zwar mit 13 zu 10 Stimmen.

Warum ist die Mehrheit gegen die Festlegung der Grenze der Blutalkoholkonzentration durch den Bundesrat? Die Promillegrenze ist kein Gegenstand, der dauernd angepasst werden muss. Das Parlament ist durchaus in der Lage, ein Geschäft in der gleichen Session von beiden Räten behandeln zu lassen. Eine Verordnung der Bundesversammlung ist genügend flexibel, um auf veränderte Verhältnisse reagieren zu können.

Die Entscheidung über die Promillegrenze darf nicht dem Bundesrat überlassen werden, weil es eine Frage ist, die – nach Meinung der Mehrheit – eindeutig in der Öffentlichkeit diskutiert werden muss. Nach der öffentlichen Diskussion bekommt der Entscheid ein viel grösseres Gewicht. Der Entscheid ist politisch zu fällen, auch wenn er sich letztlich auf wissenschaftliche Kriterien abstützt. Das waren die Hauptargumente der Kommissionmehrheit.

Zu den Argumenten der Kommissionmehrheit gegen den Antrag der Minderheit II (Föhn) – der, wie gesagt, mit 13 zu 10 Stimmen abgelehnt wurde -: Dagegen wird argumentiert, dass es nicht ersichtlich sei, inwiefern höhere Grenzwerte im Interesse der Landbevölkerung sein sollten, denn es ist erwiesen, dass Alkohol die Sicherheit auf der Strasse wesentlich beeinträchtigt, unabhängig davon, ob dies auf dem Land oder anderswo geschieht.

Zur Information: Als Vertreter einer Berg- und Randregion finden Sie mich auf keiner Minderheitenliste.

Es ist unwiderlegbar, dass Alkohol die Leistungs-, Reaktions- und Einschätzungsfähigkeit beeinträchtigt. Mit der Herabsetzung des Grenzwertes wird zwar nicht weniger getrunken, aber sicher weniger gefahren. Beim



geringsten Alkoholgehalt im Blut sind negative Auswirkungen auf das Fahrverhalten festzustellen. Das hat bis heute noch niemand bestritten. Niemand bestreitet, dass mit einem höheren Alkoholgehalt die Reaktionsfähigkeit eingeschränkt ist. In Österreich und Schweden ging mit der Herabsetzung des Grenzwertes eine Verminderung der Zahl der Unfälle mit Todesfolge einher. Es geht darum, die Unfallzahlen zu senken. Das Bedürfnis besteht, weil wir immer noch zu viele Tote und Verletzte im Strassenverkehr zu beklagen haben. Deshalb geht es darum, den Grenzwert wie in den meisten europäischen Ländern auf 0,5 Promille festzulegen. Ich möchte Sie daran erinnern, dass Deutschland dies am 1. April dieses Jahres ebenfalls getan hat. Aus diesen Gründen lehnt die Mehrheit der Kommission den Antrag der Minderheit I (Hämmerle) – mit 15 zu 10 Stimmen – und den Antrag der Minderheit II (Föhn) – mit 13 zu 10 Stimmen – ab.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: Nous avons donc à décider sur deux niveaux de discussion. Tout d'abord, est-ce que c'est 0,5 ou 0,8 pour mille? Je pose volontairement la question de cette façon-là. Les arguments chiffrés avancés par M. Föhn notamment ne tiennent pas. L'exemple consistant à dire qu'on a passé à 0,5 pour mille en Allemagne et qu'on n'a pas de diminution du nombre des accidents ne tient pas. Comme M. Bezzola vient de vous le dire, si c'est depuis avril 2000, il paraît difficile d'avoir déjà des données chiffrées. Donc ce n'est pas faux, mais ce sont des arguments spécieux qui ne tiennent pas la route.

AB 2001 N 907 / BO 2001 N 907

Très clairement, les arguments scientifiques et les arguments techniques parlent pour le 0,5 pour mille; il n'y a pas d'hésitation possible à cet égard. Toutes les données sérieuses vont dans le même sens. Mais je ne veux pas argumenter et vous présenter des chiffres contre d'autres chiffres; je n'en retiendrai qu'un seul. En Autriche, où c'est depuis 1998 qu'on est à 0,5 pour mille, il y a une diminution des lésions corporelles dues aux accidents en rapport avec l'alcool qui est de 10 à 15 pour cent. Pour la majorité de la commission, comme pour la majorité de la population suisse, la discussion au sujet du choix entre le 0,5 et le 0,8 pour mille est donc close. C'est le 0,5 pour mille qui doit être retenu, cela paraît une évidence à la majorité de la commission. J'aimerais insister sur le fait que la position qui est défendue également par le Touring Club Suisse est une position que le Parti libéral genevois soutient depuis longtemps.

Je signale également, suite à la discussion ouverte par M. Heim, que M. le président de la Confédération lui-même, lors de son audition en commission, a bien précisé qu'en ce qui concerne la consommation de drogue, les niveaux tolérés seraient de zéro au niveau de l'ordonnance, ce qui nous paraît une sage décision, qui souligne encore la nécessité de bien inscrire dans la législation le taux de 0,5 pour mille, et non celui de 0,8 pour mille.

La majorité de la commission estime cependant que ceci ne doit pas être inscrit dans la loi. D'ailleurs, concernant la proposition de minorité II (Föhn) d'inscrire le taux de 0,8 pour mille dans la loi, l'objectif, c'est bien le 0,8 et pas que ce soit dans la loi; ceci n'est qu'un moyen.

Maintenant, la discussion étant close au sujet du choix entre le 0,8 et le 0,5 pour mille – en tout cas pour l'instant –, la majorité de la commission vous recommande par contre que la compétence pour fixer le taux d'alcoolémie à 0,5 pour mille soit donnée à l'Assemblée fédérale et non pas au Conseil fédéral, ce que bien sûr M. Leuenberger, président de la Confédération, va combattre tout à l'heure avec l'argument que le chiffre en tant que tel est une décision technique et scientifique.

Oui, certes, la valeur en tant que telle repose sur des arguments techniques et scientifiques, mais, on l'a bien vu tout au cours de la discussion, la quantité d'arguments économiques, politiques, psychologiques et quasiment idéologiques qui tournent autour de cette question amènent la majorité de la commission à vous recommander de laisser la compétence à l'Assemblée fédérale. En effet, comme l'a bien expliqué M. Binder ce matin, nous estimons qu'en démocratie directe, le Parlement représente mieux l'opinion de la population. Je vous rappelle d'ailleurs que l'opinion de la population est majoritairement pour le 0,5 pour mille.

Je vous demande donc, sur les deux points, de suivre la majorité de la commission et je vous remercie de ne pas vous laisser distraire de l'objectif premier de la révision de la loi qui, je le répète encore une fois, est l'augmentation de la sécurité. C'est pour augmenter la sécurité que nous travaillons depuis un an et demi au sein de la commission.

La majorité de votre commission vous recommande de ne pas céder aux arguments qui mélangent la beauté des montagnes à l'amertume des chagrins d'amour avec une bonne dose de mauvaise foi, et d'accepter sa proposition.

Leuenberger Moritz (,): Der Berichtstatter deutscher Sprache hat es Ihnen gesagt: Ab 0,5 Promille ist die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls doppelt so hoch wie bei 0,0 Promille. Die Einführung der Grenze von 0,5 Pro-



mille in anderen Ländern – namentlich in Skandinavien – hatte den Erfolg, dass die Strassenverkehrsstatistiken wesentlich weniger Tote und Verletzte aufweisen.

Das ist auch der Grund, dass praktisch alle europäischen Länder eine Regelung mit 0,5 Promille, aber auch mit 0,2 Promille kennen: Deutschland, Frankreich, Österreich, Spanien, Portugal, Griechenland und die skandinavischen Länder. Die einzigen Länder, die eine höhere Grenze als 0,5 Promille kennen, sind Grossbritannien, Irland, Luxemburg und Italien.

Die Lösung, welche die Mehrheit Ihrer Kommission vorschlägt, nämlich, dass das Parlament über die allfällige Grenze von 0,5 Promille entscheiden soll, ist nicht logisch, weil ein Splitting vorgenommen wird. Wir wollen jetzt den Grundsatz einführen, dass Drogen und Medikamente im Strassenverkehr genau gleich behandelt werden wie Alkohol.

Nun sollen das Parlament für die Frage des Alkohols und der Bundesrat für die Betäubungs- und Arzneimittel zuständig sein; das ist nicht logisch. Die Volkskammer kümmert sich um die Volksdroge und die Regierung dann um Haschisch und Medikamente. Es ist umso weniger logisch, als wir die Absicht haben, bei den übrigen Drogen auf eine Grenze von 0,0 zu gehen. Wenn nachher das Parlament völlig andere Grenzziehungen vornimmt, sehe ich die Anschlussbegehren kommen, z. B. der Haschischkonsumenten, die dann sagen, so und so viele Joints seien genau so gefährlich wie zwei, drei Gläser mit Rotwein.

Das führt uns zur Frage: Was ist denn eigentlich das Kriterium, das angewendet werden soll, wenn diese Grenze eingeführt wird? Zum Teil wurde hier die Akzeptanz in der Bevölkerung genannt. Ich weiss nicht, ob das ein vernünftiges Kriterium ist, nachdem wir heute Morgen beim Eintreten alle beschworen haben, unser Ziel sei die Vermeidung von Toten und Verletzten im Strassenverkehr.

Es wird hier immer wieder gesagt, jeder Tote sei einer zu viel, jedes Opfer sei eines zu viel, und es wird von allen auch der "Vision Zero" das Wort geredet. Täuschen Sie sich nicht: In der Vernehmlassung gab es eine sehr breite Akzeptanz für die Einführung von 0,5 Promille; das muss hier auch gesagt sein. Sie müssen nicht glauben, im Volk draussen sei die Meinung für 0,8 Promille.

Was kann das Kriterium sein? Sicher nicht ein solches mit Stadt und Land und wenn möglich noch eine differenzierte Lösung oder eine Lösung nach Tourismusgebieten. Ich meine, es gibt auch Wanderer und Fussgänger als Touristen, und die wollen auch nicht überfahren werden. Es ist eine fragwürdige Sache, so zu argumentieren. Nein, unser Argument will ein wissenschaftliches Argument sein; es ist eben eine Tatsache, dass ab 0,5 Promille die Wahrscheinlichkeit eines Unfalles sehr gross ist.

Ich frage mich auch, weshalb diese Diskussion so verpolitisiert wird. Es wurde von rechts und links gesprochen. Ist das jetzt eine Frage von rechts und links? Das kann ich nicht nachvollziehen! Ich habe mich auch gefragt: Ist es denn so – es gab ja einmal die Auto-Partei, diese hat in ihrem Programm offen gesagt, sie sei gegen eine Senkung der Promillegrenze –, dass je nachdem, wie das Parlament zusammengesetzt ist, einmal eine höhere und einmal eine niedrigere Promillegrenze gilt, je nach Wahlverhalten? Das kann ich nicht nachvollziehen. Das Ziel ist es doch, Unfälle zu vermeiden.

Ich möchte noch etwas beifügen: Wir sind mit dem Vorschlag der Senkung der Grenze auf 0,5 Promille in die Vernehmlassung gegangen. Wir haben einerseits eine grosse Akzeptanz für 0,5 Promille festgestellt, aber es sind bezüglich der Sanktionen auch Einwände gekommen. Deshalb haben wir Konsequenzen gezogen. Es ist nicht so, dass diejenigen, die eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder 0,6 Promille aufweisen, gleich hart angefasst würden wie jene mit über 0,8 Promille. Wir haben vorgeschlagen, dass zwischen 0,5 und 0,8 Promille eine "mittelschwere Übertretung" vorliege. Der Ständerat hat das nochmals gemildert und hat gesagt, wenn jemand mit 0,7 Promille erwischt werde, ohne dass eine weitere verkehrsgefährdende Widerhandlung vorliege, sei es sogar nur ein "leichter Fall". Als Konsequenz bekommt der Autofahrer eine Verwarnung. Also darüber diskutieren wir jetzt hier: Die Folge einer Blutalkoholkonzentration zwischen 0,5 und 0,8 Promille ohne eine verkehrsgefährdende Widerhandlung wäre eine Verwarnung.

Da verstehe ich jetzt weiss Gott nicht, warum Sie sich dermassen dagegen wehren.

Deswegen hält der Bundesrat an seiner Fassung fest.

AB 2001 N 908 / BO 2001 N 908

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

(namentlich – nominatif; 99.036/1368)

Für den Antrag der Mehrheit 84 Stimmen





Für den Antrag der Minderheit II 68 Stimmen

Definitiv – Définitivement

(namentlich – nominatif; 99.036/1369)

Für den Antrag der Mehrheit 84 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I 66 Stimmen

Art. 16a

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit I

(Hollenstein, Aeschbacher, Fehr Hans-Jürg, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Jossen, Marti Werner, Pedrina, Vollmer)

....

b. Streichen

Minderheit II

(Föhn, Binder, Durrer, Giezendanner, Hegetschweiler, Heim, Schenk, Seiler, Simoneschi, Theiler, Vaudroz René)

(Eventualantrag, falls der Antrag der Minderheit II zu Art. 55 Abs. 5bis obsiegt)

....

b. Streichen

Abs. 2–4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 16a

Proposition de la commission

Al. 1

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité I

(Hollenstein, Aeschbacher, Fehr Hans-Jürg, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Jossen, Marti Werner, Pedrina, Vollmer)

....

b. Biffer

Minorité II

(Föhn, Binder, Durrer, Giezendanner, Hegetschweiler, Heim, Schenk, Seiler, Simoneschi, Theiler, Vaudroz René)

(Proposition subsidiaire, au cas où la proposition de minorité II à l'art. 55 al. 5bis serait acceptée)

....

b. Biffer

Al. 2–4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Art. 16b

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mehrheit

....

c. ein Motorfahrzeug führt, ohne den Führerausweis für die entsprechende Kategorie zu besitzen;

d. ein Motorfahrzeug zum Gebrauch entwendet hat.

Minderheit I



(Hollenstein, Aeschbacher, Fehr Hans-Jürg, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Jossen, Marti Werner, Pedrina, Vollmer)

....

b. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

....

Minderheit II

(Föhn, Binder, Durrer, Giezendanner, Hegetschweiler, Heim, Schenk, Seiler, Simoneschi, Theiler, Vaudroz René)

(Eventualantrag, falls der Antrag der Minderheit II zu Art. 55 Abs. 5bis obsiegt)

....

b. Streichen

....

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3

Mehrheit

Streichen

Minderheit

(Binder, Bezzola, Durrer, Föhn, Giezendanner, Hegetschweiler, Kurrus, Schenk, Seiler, Theiler, Vaudroz René, Weigelt)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Aeschbacher

Abs. 1

....

b. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

....

Art. 16b

Proposition de la commission

Al. 1

Majorité

....

c. qui conduit un véhicule automobile sans être en possession du permis de conduire de la catégorie correspondante;

d. qui a soustrait un véhicule automobile dans le dessein d'en faire usage.

Minorité I

(Hollenstein, Aeschbacher, Fehr Hans-Jürg, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Jossen, Marti Werner, Pedrina, Vollmer)

....

b. Adhérer au projet du Conseil fédéral

....

Minorité II

(Föhn, Binder, Durrer, Giezendanner, Hegetschweiler, Heim, Schenk, Seiler, Simoneschi, Theiler, Vaudroz René)

(Proposition subsidiaire, au cas où la proposition de minorité II à l'art. 55 al. 5bis serait acceptée)

....

b. Biffer

....

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3

*Majorité*

Biffer

Minorité

(Binder, Bezzola, Durrer, Föhn, Giezendanner, Hegetschweiler, Kurrus, Schenk, Seiler, Theiler, Vaudroz René, Weigelt)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Aeschbacher

Al. 1

....

b. Adhérer au projet du Conseil fédéral

....

Hollenstein Pia (G, SG): Ich begründe, wie angedeutet, den Antrag der Minderheit I zu Artikel 16a und 16b. Zuerst, da bitte ich Sie zuzuhören, eine Richtigstellung zu Artikel 16b Absatz 1 Litera b. Auf der Fahne hat sich ein Fehler eingeschlichen. Es heisst auf Seite 7 der deutschen und der französischen Fahne unter dem Antrag der Minderheit I "streichen" anstatt "gemäss Bundesrat". Die Minderheit I will – das geht aus der Debatte in der Kommission klar hervor – den Entwurf des Bundesrates übernehmen.

Somit entspricht der Antrag der Minderheit I dem Antrag Aeschbacher, der später eingereicht worden ist.

Worum geht es inhaltlich? Hier wird die Verwarnung nach einer leichten Widerhandlung geregelt. Mit dem Einschub von Litera b in Artikel 16a Absatz 1 hat der Ständerat den

AB 2001 N 909 / BO 2001 N 909

Entwurf des Bundesrates abgeschwächt. Der Ständerat will, dass bei einer nichtqualifizierten Blutalkoholkonzentration, also unter 0,8 Promille, von einem obligatorischen Führerausweisenzug abgesehen wird, wenn keine zusätzlichen verkehrsgefährdenden Widerhandlungen dazukommen.

Diese Ausnahmebestimmung vermindert die präventive Wirkung des Gesetzes und verharmlost die Angetrunkenheit. Das ganze Gesetz – und besonders auch die Möglichkeit des Führerausweisenzuges – soll mehr Sicherheit bringen. Der Führerausweisenzug oder eben schon das Wissen um diese Sanktion kann das Verantwortungsbewusstsein der Verkehrsteilnehmenden positiv beeinflussen.

Eine klare Mehrheit der zur Vernehmlassung Eingeladenen befürwortet grundsätzlich kaskadenartig verschärfte Sanktionen gegen Personen, die verkehrsgefährdende Widerhandlungen im Strassenverkehr begehen. Die Wirkung würde abgeschwächt, wenn bei einer nichtqualifizierten Blutalkoholkonzentration von 0,5 bis 0,8 Promille von einem Führerausweisenzug abgesehen würde.

Der Führerausweisenzug ist – so der Bundesrat in der Botschaft – anerkanntermassen eine der wirksamsten Massnahmen, um die Strassenverkehrsteilnehmer zu rücksichtsvollem und sicherem Fahren zu bewegen. Deshalb ist es falsch, genau diese wirksame Massnahme abzuschwächen. Auch hier geht es letztlich darum, dem Ziel – weniger Verletzte und weniger Tote – näher zu kommen.

Ich bitte Sie deshalb, bei Artikel 16a Absatz 1 Buchstabe b der ursprünglichen Fassung des Bundesrates zuzustimmen. Bei Artikel 16b bitte ich Sie, ebenfalls der Fassung des Bundesrates zuzustimmen.

Hess Peter (C, ZG): Die SP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie bei Artikel 16a die Minderheit I (Hollenstein) unterstützt. Die FDP- und die CVP-Fraktion lassen mitteilen, dass sie bei beiden Artikeln die Anträge der Mehrheit unterstützen.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Bei diesen beiden Artikeln geht es um die Differenz in der Frage, wie angetrunkenes Fahren den einzelnen Sanktionen – Stufen, die vorgesehen sind – zugeordnet werden soll. Wir sprechen von einer "leichten Widerhandlung", wir sprechen von einer "mittelschweren Widerhandlung" und einer "schweren Widerhandlung" gegen die Verkehrsregeln. Je nachdem, wo das Fahren in angetrunkenem Zustand eingereicht wird, wird eine entsprechend scharfe oder weniger scharfe Sanktion ausgesprochen.

Frau Hollenstein hat es bereits ausgeführt: Es geht bei den Anträgen der Mehrheit um nichts anderes, als die entsprechenden Verfehlungen beim Fahren in alkoholisiertem Zustand einer milderen Sanktionsstufe zuzuweisen. Bei beiden Artikeln würde eine etwas mildere Einstufung dieser Verfehlungen stattfinden, wenn Sie der Mehrheit folgten. Deshalb – ich habe es schon beim Eintreten gesagt – werden wir die Linie des Bundesrates unterstützen, die sich mit den Anträgen der Minderheit I (Hollenstein) deckt.

Meinen Antrag habe ich eigentlich nur eingereicht, weil das Wort "Streichen" im Antrag der Minderheit I bei Artikel 16b fälschlicherweise auf die Fahne gekommen ist. Das entspricht nicht dem, was die Minderheit I will.





Sie will nämlich den Entwurf des Bundesrates übernehmen, der vernünftig ist. Und das empfehle ich Ihnen auch zu tun.

Bitte stimmen Sie im ersten Fall für die Minderheit I und im zweiten Fall für meinen Antrag, der der Meinung der Minderheit I entspricht und dem Konzept des Bundesrates folgt.

Hess Peter (C, ZG): Die SVP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie die Mehrheit unterstützen wird.

Bezzola Duri (R, GR), für die Kommission: Es geht hier um Verwarnung oder Führerausweisentzug nach einer leichten Widerhandlung. Ich möchte Ihnen kurz erklären, warum Litera b bei Artikel 16a Absatz 1 dazugekommen ist.

Die Einführung von Litera b beruht auf der Überlegung, dass im Gegensatz zum bundesrätlichen Entwurf nicht mehr jedes Fahren in angetrunkenem Zustand ab 0,5 Promille zu einem Führerausweisentzug führen soll. Wenn dabei keine weitere Widerhandlung gegen das SVG begangen wird, dann handelt es sich um eine "leichte Widerhandlung", die in der Regel eine Verwarnung nach sich zieht. Folgendes ist aber sehr wichtig: Mit einem Führerausweisentzug werden Wiederholungstäter allerdings rechnen müssen.

Die KVF hat mit 14 zu 8 Stimmen dem Beschluss des Ständerates zugestimmt und den Antrag Hollenstein abgelehnt.

Die gleichen Bemerkungen gelten für Artikel 16b Alinea 1 Litera b. Auch hier geht es um diese Thematik. Hier haben Sie noch die Ergänzung gemäss dem Antrag der Mehrheit. Bei den Literae c und d hat es in der Kommission keine Differenzen gegeben.

Im Namen der Kommissionmehrheit bitte ich Sie, dem Beschluss des Ständerates zu folgen.

Leuenberger Moritz (,): Ich bitte Sie ebenfalls, dem Entwurf des Bundesrates und dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Art. 16a Abs. 1 – Art. 16a al. 1

Präsident (Hess Peter, Präsident): Der Eventualantrag der Minderheit II ist durch die vorangehende Abstimmung hinfällig geworden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 75 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I 49 Stimmen

Art. 16a Abs. 2–4 – Art. 16a al. 2–4

Angenommen – Adopté

Art. 16b Abs. 1 – Art. 16b al. 1

Präsident (Hess Peter, Präsident): Der Eventualantrag der Minderheit II ist hier ebenfalls hinfällig geworden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 84 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I/Aeschbacher 48 Stimmen

Art. 16b Abs. 2 – Art. 16b al. 2

Angenommen – Adopté

Art. 16b Abs. 3 – Art. 16b al. 3

Binder Max (V, ZH): Es geht bei diesem Antrag der Minderheit um einen milderen Entzug bei "mittelschweren Widerhandlungen" berufsmässiger Motorfahrzeugführer. Es ist klar und deutlich festzuhalten, dass sich diese Regelung ausschliesslich – ich habe das heute Morgen schon gesagt – auf Artikel 16b Absatz 1 Buchstabe a bezieht. Es geht also nicht darum, dass ein angetrunkenen Fahrer letztlich noch von einer milderen Regelung des Führerausweisentzuges profitieren könnte. Damit wird deutlich, dass es hier keineswegs um die Reduktion



der Mindestdauer des Entzuges bei Angetrunkenheit geht. Es geht allenfalls um eine Geschwindigkeitsübertretung oder Ähnliches. Der differenzierte Entzug macht durchaus Sinn. Selbst das Bundesgericht äussert sich in einem Bericht im Wesentlichen positiv dazu.

Diese Regelung soll nur für Lenkerinnen und Lenker gelten, die berufsmässig auf ein Fahrzeug angewiesen sind. Ich denke da z. B. an Angestellte im Kundenservice, an LKW-Lenker und an Arbeitnehmer im Aussendienst. Als Kriterium gilt also, dass das Lenken eines Fahrzeuges im engen Zusammenhang mit dem Verdienst steht und allenfalls sogar eine existenzielle Frage sein kann bzw. dass der Entzug eine existenzielle Gefährdung darstellt. Das Fahrzeug muss

AB 2001 N 910 / BO 2001 N 910

also ein Arbeitswerkzeug sein. Es geht nicht darum, dass jemand, der entlegen wohnt, weiterhin mit dem Auto zur Arbeit fahren kann; denn das kann er auch auf andere Art und Weise tun. Ein solcher Autofahrer braucht sein Fahrzeug in diesem Fall nicht unmittelbar zur Erwerbsarbeit. Es geht also tatsächlich nur um jene Lenker, deren Einkommen mit dem Lenken eines Fahrzeuges verbunden ist.

Die SVP-Fraktion stimmt hier dem Antrag der Minderheit und damit auch dem Beschluss des Ständerates zu. Immerhin wurden wir in der Kommission nur mit dem äusserst knappen Resultat von 13 zu 12 Stimmen in die Minderheit versetzt. Schon das allein zeigt Ihnen auch, wie umstritten diese Regelung ist.

Ich meine, dass unsere Lösung realitätsbezogen ist. Es geht nicht darum, jemanden für ein schweres Vergehen zu belohnen, sondern es geht tatsächlich und alleine nur darum, jemanden in seiner Existenz, in seiner Arbeitstätigkeit und in seinem Verdienst nicht zu gefährden.

Nochmals, das scheint mir tatsächlich wichtig zu sein: Es kann sich nicht darum handeln, wenn jemandem wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand der Ausweis entzogen wird, den Entzug noch zu mildern. In solchen Fällen soll das Verfahren voll greifen.

Ich bitte Sie, der Minderheit zuzustimmen.

Maury Pasquier (Liliane, S, GE): Le groupe écologiste communique qu'il soutiendra la proposition de la majorité.

Heim Alex (C, SO): Ich möchte Sie im Namen der CVP-Fraktion bitten, der Mehrheit zuzustimmen. Es geht hier um eine "mittelschwere Widerhandlung", also nicht einmal um eine "leichte Widerhandlung" – sie wird bereits eine Stufe höher gewertet. Wenn der Ausweis für einen Monat entzogen wird, soll diese Frist verkürzt werden können.

Auch bei uns gibt es viele Personen, die auf das Auto angewiesen sind. Wenn wir eine solche Strafe bekommen, ist es für uns nicht möglich, diese Frist irgendwie zu verkürzen. Von einem Chauffeur erwarte ich eigentlich noch viel mehr: Ich erwarte, dass er eine gute Fahrweise hat und keine solchen Verfehlungen macht – er ist ja tagtäglich auf der Strasse und dabei vielen Gefahren ausgesetzt.

Ich glaube nicht, dass wir bei einem Ausweisentzug von einem Monat bereits die Möglichkeit geben sollten, diese Frist zu verkürzen. Ich glaube auch nicht, dass ein solcher Ausweisentzug eine existenzielle Frage sein kann. Wenn ein Chauffeur einmal für einen Monat keinen Ausweis hat, wird ihm sicher nicht gleich die Stelle gekündigt. Er kann z. B. zwei Wochen Ferien darangeben; die restlichen zwei Wochen kann er im Betrieb sicher anderweitig beschäftigt werden. Wiederholt sich aber dieses Vergehen ein erstes, ein zweites und ein drittes Mal, bin ich der Meinung, dass der Betroffene wirklich den falschen Beruf gewählt hat. Dann müsste das schwerere Konsequenzen haben.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zuzustimmen und wirklich auch ein Zeichen bezüglich Sicherheit zu setzen.

Hämmerle Andrea (S, GR): Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion, dem Bundesrat und der Mehrheit zu folgen und die Privilegierung der Berufschauffeure beim Führerausweisentzug nicht im Gesetz aufzunehmen. Ich möchte hierfür drei Argumente namhaft machen:

1. Was ist eine "mittelschwere Widerhandlung"? Es ist eine Widerhandlung, mit welcher eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorgerufen oder in Kauf genommen wird. Es ist also nicht irgendein Routinevergehen, das ohne Bedeutung ist.

2. Wir haben hier ganz klar ein Abgrenzungsproblem. Was ist ein berufsmässiger Chauffeur? Was heisst das? Herr Binder hat ein paar Beispiele aufgezählt, die aus seiner Sicht vielleicht richtig sind, die hier aber überhaupt nicht definiert sind. Ist es nur ein Berufschauffeur, oder ist es jemand, der auch beruflich aufs Auto angewiesen ist? Wie weit ist er beruflich aufs Auto angewiesen, hundertprozentig oder nur zum Teil? Wie ist es mit anderen, die wirklich auch aufs Auto angewiesen sind, z. B. Behinderte usw.? Das sind alles ungelöste Fragen.



Dann kommt hinzu, dass die Kann-Bestimmung im Gesetz aufgenommen werden soll. Was heisst "kann"? Welches sind die Voraussetzungen dafür, dass diese Privilegierung Platz greifen kann? Sind es besondere Härtefälle, oder ist es sonst irgendetwas? Sie sehen: viele Fragen, wenig Antworten. Diese Bestimmung ist "gummig", viel zu "gummig" für eine Bestimmung, die eine Sanktion betrifft.

Die Vorschrift ist aus unserer Sicht unpraktikabel, und sie führt zu Ungleichheiten und Ungerechtigkeiten, weil sie unklar ist.

3. Berufsschauffeure tragen eine weitaus grössere Verantwortung als gewöhnliche Automobilistinnen und Automobilisten. Warum? Sie führen schwerere Fahrzeuge, mit einer unter Umständen gefährlicheren Ladung, und sie sind mehr auf der Strasse. Sie tragen also eindeutig mehr Verantwortung.

Wenn schon eine Differenzierung eingeführt werden sollte, dann wäre es logisch, dass Berufsschauffeure strenger sanktioniert würden als irgendwer, weil sie ja eine grössere Gefahr für den Strassenverkehr darstellen. Wir fordern das nicht – ich muss das ganz klar sagen –, aber wir können doch nicht akzeptieren, dass genau die Leute, die mehr Verantwortung tragen, die mehr auf der Strasse sind, milder sanktioniert werden als jene, die weniger auf der Strasse sind und auch weniger Gefahren hervorrufen. Die Logik ist mit Sicherheit nicht auf der Seite von Herrn Binder.

Ich bitte Sie, Bundesrat und Mehrheit zu folgen und keine neue, unklare, unpraktikable und letztlich ungerechte Bestimmung im Gesetz aufzunehmen.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Berufsleuten wird überall eine höhere Sorgfalt abverlangt als Laien; das ist nicht nur im Verkehrsbereich so, das ist auch in anderen Lebensbereichen so. Es ist nicht einzusehen, weshalb wir im Bereich des Strassenverkehrs ausgerechnet den berufsmässigen Fahrern eine weniger weit gehende Sorgfalt abverlangen sollten, indem wir sie bei Sanktionen im Falle von Widerhandlungen gegen die Verkehrsvorschriften privilegieren würden.

Herr Hämmerle hat es gesagt: Es geht hier nicht um leichte Bagatellfälle, sondern um "mittelschwere" Fälle, in denen doch bereits eine erhebliche Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer erfolgt ist. Wir sehen nicht ein, weshalb wir berufsmässige Fahrer gegenüber anderen Strassenbenützern privilegieren sollten.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag der Minderheit Binder abzulehnen und mit Mehrheit und Bundesrat zu stimmen.

Le président (Hess Peter, président): Le groupe libéral déclare qu'il votera la proposition de la majorité.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: Une fois n'est pas coutume, je pourrais, pour vous convaincre de bien vouloir soutenir la proposition de la majorité de la commission, reprendre pratiquement un à un les arguments avancés par M. Hämmerle.

Il ne nous paraît tout simplement pas possible d'accorder des mesures plus favorables aux conducteurs professionnels. L'argument de la responsabilité est probablement le plus important. Lorsqu'on a une responsabilité plus importante du fait que la conduite d'un véhicule automobile correspond à une activité professionnelle, on doit également en tenir compte et on ne peut pas punir moins. Effectivement, c'est une réalité, que le professionnel a besoin de son véhicule pour vivre. Mais on ne peut pas imaginer dans cet équilibre ne pas favoriser la responsabilité et donc rejeter cet article.

Cette proposition avait été amenée non pas en commission du Conseil des Etats, mais en séance plénière du Conseil des Etats par M. Wicki. Déjà à ce moment-là, M. Leuenberger avait insisté – et je me permets de le refaire également – sur l'objectif de la loi. Si l'objectif de la loi est d'augmenter la

AB 2001 N 911 / BO 2001 N 911

sécurité et que nous y adhérons, on ne peut pas se permettre d'accorder des peines moins lourdes à ceux qui sont le plus souvent sur la route, et avec les véhicules les plus lourds.

M. Leuenberger avait aussi rappelé qu'en 1998, ce Parlement avait déjà refusé de donner suite à l'initiative parlementaire Steinemann 97.434, qui demandait à peu près la même chose. D'autre part, déjà au Conseil des Etats, puisque la décision a été prise par 16 voix contre 15, sans discussion en commission, la majorité a été aussi faible qu'au sein de notre commission.

Donc sans hésitation, la majorité de votre commission vous recommande, au titre de la responsabilité des professionnels, de soutenir sa proposition.

Leuenberger Moritz (,): Herr Hämmerle, Herr Aeschbacher, Herr Heim und Frau Polla haben die bundesrätliche Lösung bundesratskonform, bundesratswürdig, ja "bundesratsgleich" begründet, sodass ich dem nichts mehr beizufügen habe.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit 83 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit 50 Stimmen

Art. 16c; 16d*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté***Art. 16e***Antrag Kunz**Titel*

Unterbrochene Entzugsdauer

Text

Beim ersten Entzug des Führerausweises gemäss den Artikeln 16a und 16b kann auf Antrag der fehlbaren Person der Entzug gestaffelt erfolgen. Die Dauer des Entzugs kann innerhalb von maximal 18 Monaten in Raten von mindestens zwei Wochen aufgeteilt werden.

Art. 16e*Proposition Kunz**Titre*

Interruptions de la durée de retrait du permis

Texte

Lors du premier retrait du permis de conduire selon les articles 16a et 16b le retrait peut, sur demande de la personne concernée, être fractionné. A l'intérieur d'une période de 18 mois au maximum, la durée du retrait peut être divisée en périodes d'au moins deux semaines chacune.

Kunz Josef (V, LU): Mit meinem Antrag verlange ich, dass beim Erstentzug des Führerausweises nach den Artikeln 16a und 16b – also nur bei "leichten" und "mittelschweren" Fällen – der Entzug gestaffelt erfolgen kann. Es ist mir klar, dass fehlbare Fahrzeuglenker und vor allem "Wiederholungssünder" zu Recht für eine gewisse Zeit auf den Führerausweis verzichten müssen. Nicht selten ist aber bei Entzug mit grossen Schwierigkeiten im Beruf und am Arbeitsplatz zu rechnen.

Auch durch die Verschärfung der Kontrollen hatten wir im letzten Jahr 53 000 Führerausweisentzüge. Dies bedeutet gegenüber 1999 eine Zunahme um durchschnittlich 10 Prozent. Bei 50 Prozent oder 25 500 Entzügen ist zu schnelles Fahren der Hauptgrund der Verzeigung. Es ist auch nicht so, dass die junge Generation massiv stärker an den Verfehlungen beteiligt ist. Die Generation der über 25-Jährigen ist nämlich mit rund 80 Prozent an den Verfehlungen beteiligt. Wir, die 40- bis 60-jährige Generation, sind mit 16 000 Entzügen oder 33 Prozent also ebenfalls massiv betroffen.

Sie wollen mir doch nicht erklären, dass in unserem Alter noch vorwiegend jugendlicher Leichtsinn im Spiele ist! Vielmehr ist es der Druck und die Hektik im Berufsleben, die grösstenteils zu Verkehrssünden führen – was jeden in allen Alterskategorien treffen kann. Die Statistik zeigt auch, dass die Entzugsdauer bei über 50 Prozent der fehlbaren Personen über einen Monat beträgt.

Ich will mit meinem Vorschlag die Strafe nicht schmälern, denn ein Führerausweisentzug ist immer schmerzlich. Ich will aber mit der vorgeschlagenen Lösung mehr Flexibilität gegenüber der vom Entzug betroffenen Person erreichen. Ich darf Sie daran erinnern, dass es sich bei meinem Antrag nur um "leichte" und "mittelschwere" Fälle handelt und die vorgeschlagene Lösung nur beim Erstentzug zum Tragen kommt.

Die vorgeschlagene Handhabung käme auch der Wirtschaft zugute, indem ein Arbeitnehmer einen solchen Entzug flexibel auf seine Arbeitssituation anpassen könnte. Bestimmt wird mit der Verschärfung dieses Gesetzes die Zahl der Entzüge weiter ansteigen.

Tun Sie auch etwas für unsere Bürgerinnen und Bürger, indem Sie meinem berechtigten Antrag zustimmen.

Hess Peter (C, ZG): Die CVP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie den Antrag Kunz ablehnt.



Bezzola Duri (R, GR), für die Kommission: Der Antrag Kunz lag der Kommission nicht vor. Die Kommission konnte ihn somit nicht behandeln. Schwerpunkt der Revision ist ja die Verschärfung der Massnahmen gegen Wiederholungstäter. Der Antrag Kunz sagt ganz eindeutig, dass beim ersten Entzug des Führerausweises, bei "leichten" und "mittelschweren Widerhandlungen", der Ausweisentzug innerhalb von maximal achtzehn Monaten gestaffelt und in Raten von zwei Wochen erfolgen könne. Man kann sich die Frage stellen, ob man die Ersttäter scharf bestrafen soll, damit sie nicht zu Wiederholungstätern werden, oder ob man beim ersten Entzug ein Auge zudrücken soll.

Ich bin der Meinung – das ist nicht die Meinung der Kommission –, dass man dem Antrag Kunz ohne weiteres zustimmen kann, weil die Staffelung nur beim ersten Entzug möglich sein soll. Mit einer Zustimmung zum Antrag Kunz machen wir also sicher nichts, was gegen die Verschärfung der Massnahmen gegen Wiederholungstäter wäre.

Leuenberger Moritz (,): Wir ersuchen Sie, den Antrag Kunz abzulehnen. Der erstmalige Entzug in den in diesen Artikeln erwähnten Fällen beträgt ja in der Regel einen Monat. Ein einmonatiger Entzug kann gut in eine Zeit verschoben werden – beispielsweise in die Ferien –, in der er keine allzu grossen Unannehmlichkeiten bereitet. Einen einmonatigen Entzug in vierzehntägigen Raten auf achtzehn Monate zu verteilen, macht keinen Sinn.

Hess Peter (C, ZG): Die SVP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie dem Antrag Kunz zustimmt.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Kunz 44 Stimmen

Dagegen 94 Stimmen

Art. 16f

Antrag Stamm

Der Entzug kann auf bestimmte Führerausweiskategorien beschränkt werden.

Art. 16f

Proposition Stamm

Le retrait peut être limité à certaines catégories de permis de conduire.

Stamm Luzi (V, AG): Ich habe meinen Antrag unter Artikel 16f vorgeschlagen, damit der Redeablauf strukturiert wird. Falls

AB 2001 N 912 / BO 2001 N 912

er gutgeheissen werden sollte, muss diese Bestimmung wahrscheinlich anderswo platziert werden.

Mein Antrag geht sehr nahe zum Beschluss des Ständerates bei Artikel 16b Absatz 3, vorher vertreten durch Kollege Max Binder. Aber mein Antrag hat meines Erachtens nicht die Nachteile, die der Beschluss des Ständerates hat. Folgender Sachverhalt: Ein Berufschaffeur, nehmen wir einen Buschaffeur, der beruflich immer dieselbe Strecke fahren muss, lässt sich im Privatleben eine schwere Übertretung zuschulden kommen. Er fährt viel zu schnell, oder er fährt unter Alkoholeinfluss. Nun stellt sich die Frage, was er für eine Massnahme erhalten soll. Ich halte es für richtig, wenn er in seinem Privatleben, bezüglich seines Privatwagens, eine gleich harte Strafe erhält wie jedermann sonst. Er sollte eine gleich lange dauernde Massnahme erhalten, einen gleich langen Führerausweisentzug, aber nur für den Privatwagen. Er könnte somit nicht mehr mit seinem Privatwagen zu seinem Arbeitsplatz fahren, er müsste eine andere Lösung finden, wie jeder andere Betroffene in unserer Gesellschaft auch. Aber mit meinem Vorschlag nehmen wir ihm nicht die Möglichkeit weg, seinem Beruf nachzugehen. Er kann nach wie vor seinen Chauffeurberuf ausüben.

Das scheint mir die angemessenere Variante als die ständerätliche Version in Artikel 16b Absatz 3. Dort, Herr Aeschbacher, wäre es in der Tat eine Privilegierung der Berufschaffeurs. Bei meinem Antrag ist es das nicht. Wenn Sie nach Führerausweiskategorien unterscheiden, können Sie dieses Problem in idealer Weise lösen.

Ich habe vorher zu lange gesprochen, Herr Präsident, und ich habe mich dafür bedankt. Jetzt habe ich als Ausgleich sehr kurz gesprochen.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zu folgen.

Hess Peter (C, ZG): Die CVP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie den Antrag Stamm ablehnen wird.



Polla Barbara (L, GE), pour la commission: Voilà de nouveau une proposition dont nous n'avons pas eu l'opportunité de discuter en commission. M. Stamm a probablement commis l'erreur de dire que c'était une sorte de proposition en remplacement de la proposition Wicki au Conseil des Etats, ce qui évidemment nous amène, au titre de l'exemple qu'il a donné, à vous proposer, au nom de la commission, de la rejeter.

En effet, nous venons d'approuver très clairement le fait qu'un chauffeur professionnel ne doit pas avoir une diminution de peine par rapport à un chauffeur non professionnel. M. Stamm nous a donné l'exemple d'un chauffeur professionnel qui, dans le cadre de sa vie privée, est amené à commettre une infraction à la loi sur la circulation routière. Je pense qu'il n'est à ce moment-là pas raisonnable de le laisser conduire néanmoins son bus, car la responsabilité n'est pas quelque chose qui peut se fragmenter entre la vie professionnelle et la vie privée.

Je vous propose donc de rejeter cette proposition.

Hess Peter (C, ZG): Die SP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie den Antrag Stamm ablehnt.

Leuenberger Moritz (,): Ich ersuche Sie ebenfalls, den Antrag abzulehnen. Es ist so, dass auf Verordnungsstufe geregelt ist, dass der Führerausweis differenziert entzogen werden kann. Wenn ein Lastwagenchauffeur mit seinem Personenwagen in der Freizeit betrunken herumfährt, kann man ihm den Ausweis für den Personenwagen für längere Zeit entziehen als für den Lastwagen. Ihr Antrag fordert aber, dass man ihm den Ausweis für den Lastwagen überhaupt nicht entziehen kann. Das geht unseres Erachtens zu weit, abgesehen davon, dass es auch Umgehungsmöglichkeiten gäbe. Wenn es sich zum Beispiel um einen Kleinlastwagen handelt, fährt der Betreffende einfach mit seiner Familie am nächsten Sonntag im Kleinlastwagen herum. Das scheint uns eine zu undifferenzierte Lösung zu sein.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Stamm 46 Stimmen

Dagegen 82 Stimmen

Art. 17; 19 Abs. 2; 21

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 17; 19 al. 2; 21

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 22 Abs. 1

Antrag der Kommission

Mehrheit

.... und für Militärfahrzeuge und für Fahrzeuge, die unter der transportrechtlichen Aufsicht des Bundes stehen, und ihre Führer eidgenössische Ausweise vorsehen.

Minderheit

(Theiler, Bezzola, Binder, Vaudroz René, Weigelt)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 22 al. 1

Proposition de la commission

Majorité

.... des permis fédéraux pour les véhicules militaires et les véhicules se trouvant sous la surveillance de la Confédération en matière de droit des transports, ainsi que pour leurs conducteurs.

Minorité

(Theiler, Bezzola, Binder, Vaudroz René, Weigelt)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Theiler Georges (R, LU): Ich bitte Sie, bei diesem Artikel der Minderheit – und damit auch Bundesrat und Ständerat – zu folgen. Die bundesrätliche Lösung erfüllt wesentliche Forderungen der Motion Loretan Willy



95.3400 aus dem Jahre 1995. Der Ständerat hat diese Motion im Jahre 1995 überwiesen, und unser Rat hat sie im Jahre 1996 überwiesen. Die Zielsetzung dieser Motion lautete damals:

1. Abschaffung des eidgenössischen Führerausweises;
2. Zulassung aller Bundesfahrzeuge, ausgenommen Militärfahrzeuge, durch die Kantone;
3. Prüfung von kantonal immatrikulierten Fahrzeugen ausschliesslich durch die Kantone;
4. Schaffung der Rechtsgrundlagen für die Privatisierung der technischen Prüfungen im Rahmen der Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen.

Der Motionär verlangte eine ganzheitliche Neubeurteilung, da damals im Bund mehrere Betriebe strassenverkehrsamtliche Funktionen wahrnahmen: EMD, Post, Swisscom, SBB und Bundesverwaltung. Die Verknappung der finanziellen Ressourcen erforderte Einsparungen und eine neue Aufgabenteilung. Eine gleichartige Vollzugsaufgabe – das war das Prinzip – sollte nur einer Staatsebene zugeteilt werden.

Die Kantone sind ohne weiteres in der Lage, die Aufgaben effizient und wirtschaftlich zu erfüllen; sie beweisen das tagtäglich. Sie verfügen über geeignete Infrastrukturen und können einen Aufgabenzuwachs ohne weiteres bewältigen. Demgegenüber lassen sich beim Bund durch den Wegfall dieser Bewilligungsinstanzen bedeutende Einsparungen erzielen.

Die überwiesene Motion verfehlte ihre Wirkung damals nicht. Bereits sind die eidgenössischen Führerausweise abgeschafft und in kantonale Ausweise umgetauscht worden.

Die Swisscom hat ihre Fahrzeuge kantonal immatrikuliert. Bei der Post wird die Immatrikulation in den Kantonen vorbereitet. Die technischen Prüfungen im Rahmen der Typenprüfung sind bereits heute ausgelagert.

Der Ständerat hat anlässlich der Erstberatung am 23. März 2000 beschlossen, dem Bundesrat zu folgen, und unsere Kommission hat leider mehrheitlich dem Antrag Vollmer

AB 2001 N 913 / BO 2001 N 913

zugestimmt, der verlangte, für Fahrzeuge, die unter der transportrechtlichen Aufsicht des Bundes stehen, eine Ausnahme zu machen und wieder eidgenössische Ausweise einzuführen.

Welche Gründe sprechen nun gegen diesen Mehrheitsantrag? Tausenden von Fahrzeugen, die heute kantonal immatrikuliert sind, müssten Kontrollschilder des Bundes zugeteilt werden. Auf Bundesstufe müsste wieder eine neue Amtsstelle geschaffen werden, die sich mit der Immatrikulation von Fahrzeugen befasst, die der transportrechtlichen Aufsicht des Bundes unterstehen. Neue Stellen und erhebliche Investitionen, insbesondere im Informatikbereich, wären notwendig. Das "Rad" würde zurückgedreht: Heutige Verfahrensabläufe, die optimal sind, würden aufgegeben, Effizienz und Synergien gingen verloren. Die Kantone sind jederzeit in der Lage, die erforderlichen Prüfungen durchzuführen, und sie sollen es auch tun. Die Kapazitäten sind vorhanden.

Die von der Kommissionsmehrheit beantragte Lösung ist nicht kundenfreundlich. Die meisten Betriebe, z. B. auch die Post, verfügen über mehrere Typen von Fahrzeugen, die nicht der transportrechtlichen Aufsicht des Bundes unterstehen. Die Betriebe müssten in Zukunft also verschiedene Stellen anlaufen. Das bedeutet nicht gerade Kundennähe.

Zusammenfassend: Es gibt keine sachlichen und auch keine politischen Gründe, die für den Antrag der Mehrheit der Kommission sprechen. An der Zielsetzung der Motion Loretan Willy 95.3400 und damit an der vom Ständerat beschlossenen Lösung ist festzuhalten.

Ich bitte Sie, die Minderheit und damit den Bundesrat und den Ständerat zu unterstützen.

Hess Peter (C, ZG): Die FDP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie die Minderheit unterstützt.

Vollmer Peter (S, BE): Ich muss jetzt einige Aussagen meines Vorredners deutlich korrigieren. Es geht hier nicht darum, dass das "Rad" zurückgedreht wird. Es geht auch nicht darum, dass die Substanz der Motion Loretan Willy 95.3400 irgendwie missachtet wird. Diese Motion hat ganz klar bereits Wirkungen gezeitigt, indem praktisch alle Bundesfahrzeuge, die es in den verschiedenen Bereichen zu Tausenden gibt, schon umimmatrikuliert wurden und heute den kantonalen Aufsichten unterstehen. Das ist richtig so, das soll auch so bleiben.

Die Kommissionsmehrheit schlägt hier nur vor, dass der Bundesrat mit einer Kann-Formel die Möglichkeit haben soll, dass gewisse Bereiche von Fahrzeugen, die der transportrechtlichen Aufsicht des Bundes unterstehen – beispielsweise des Postautodienstes, die noch ihre eigenen Prüfstellen haben –, weiter geprüft werden können, dass diese nicht auch noch zwangsmässig das Regime wechseln müssen. Das wäre mit sehr hohen Kosten verbunden: Man hat ausgerechnet, dass diese Umimmatrikulation Kosten von etwa fünf Millionen Franken verursachen würde und dass es jährliche Zusatzkosten von ungefähr einer Million Franken gäbe. Wenn Sie diese Möglichkeit, wie die Kommissionsmehrheit sie hier nun beantragt, nicht offen lassen, dann verursachen



Sie Kosten. Dann machen wir aus einem Prinzip eine Vorschrift, die dann eben keine Flexibilität in Bereichen hat, wo dies von der Sache her einfach vernünftig ist, damit den besonderen Verhältnissen Rechnung getragen wird. Postautodienste funktionieren eben auch kantonsübergreifend und werden nicht irgendeinem Kanton zugeordnet.

Es geht hier wirklich darum, dass wir nicht irgendein ideologisches Prinzip verfolgen, sondern dass wir die nötige Flexibilität wahren.

Das ist die Substanz des Antrages, den Ihnen die Kommissionsmehrheit unterbreitet. Es geht überhaupt nicht darum, dass man das nicht respektiert, was Herr Loretan wollte. Es geht nur darum, dass man dort, wo heute bereits eine Bundesaufsicht über die transportrechtlichen Vorschriften existiert, keine Doppelspurigkeit macht und sie zusätzlich quasi den kantonalen Stellen auch noch unterstellen muss; das ist die Substanz. Denn wenn Sie diese Transportunternehmungen betrachten, werden Sie sehen, dass sehr viele lokale und kantonale sowie private Transportunternehmungen des öffentlichen Rechtes heute die kantonalen Prüfstellen benutzen. Das ist richtig, das soll weiter so sein. Aber es gibt gewisse Ausnahmen, gerade im Bereich des Postautodienstes, wo das nicht sinnvoll, sondern nur kostentreibend wäre. Wir möchten hier diese Kann-Bestimmung im Gesetz verankern und damit nicht etwas auslösen, was eigentlich ursprünglich gar niemand beabsichtigte.

Es muss damit überhaupt keine Stelle beim Bund aufgebaut werden. Beim Bund wird es ja in Zukunft noch zu klären sein, wie beispielsweise die Aufsichtsfunktion über die Transportanstalten wahrgenommen wird, wie weit da eine neue Aufgabenteilung zwischen dem Bundesamt für Verkehr und einer neu zu schaffenden Sicherheitsagentur vorgenommen wird, wie dort die Schnittstellen sein werden. Das werden wir hier noch behandeln; dazu werden wir ein Gesetz beraten müssen.

Es geht jetzt nur darum, dass wir hier nicht aus einem falschen Prinzip einen Zwang errichten und dann später die Flexibilität verlieren. Es ist übrigens so, dass ein Teil der Fahrzeuge auch weiterhin nach der heutigen Bestimmung im Prüfbereich der Bundesaufsicht unterstehen. Alle Trolleybusse muss man nämlich weiterhin beim Bund prüfen lassen; dafür gibt es gar keine kantonalen Prüfstellen.

Wir führen hier also nicht im Prinzip etwas Falsches ein, sondern wir gehen weiter den pragmatischen Weg. Es geht nicht darum, eine Vorschrift im Gesetz aufzunehmen, die das eine oder das andere verbindlich festlegt. Es geht hier nur darum, dass wir dem Bundesrat dort die entsprechende Flexibilität geben, wo es sinnvoll ist und wo man damit Kosten einsparen kann, die Kann-Formel zur Anwendung zu bringen.

In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, hier der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und einer flexiblen, kostensenkenden und pragmatisch richtigen Formulierung in diesem Gesetz zuzustimmen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Vollmer, ich kann Ihrer Argumentation weitgehend folgen, aber ich habe eine Frage: Nehmen wir den Fall eines Postautos, das in Zukunft überkantonal eingesetzt wird, mit eidgenössischem Fahrzeugausweis. An wen würden zukünftig die Verkehrssteuern bezahlt? Gehen sie weiter an den Kanton, oder gehen sie nachher an den Bund?

Vollmer Peter (S, BE): Diese Frage wurde natürlich schon im Vorfeld und in der Kommission des Ständerates diskutiert. Die Zuteilung der Fahrzeugsteuern ist nicht davon abhängig, ob diese Bundesprüfungen nötig sind. Es geht hier weniger um die Ausstellung der Fahrzeugausweise als mehr um die entsprechenden Prüfstellen, die aufseiten der Postautos bestehen und die dann ihren Auftrag nicht mehr erfüllen könnten. Es sollten sich für die Kantone keine finanziellen Nachteile ergeben, sondern es geht nur darum, dass man bestehende Infrastrukturen nicht unnötig lahmlegt und damit im Grunde genommen neue Kosten verursacht.

Hess Peter (C, ZG): Die CVP- und die SVP-Fraktion teilen mit, dass sie dem Antrag der Minderheit zustimmen werden.

Bezzola Duri (R, GR), für die Kommission: Die Kommission hat den Antrag – den jetzt die Minderheit Theiler vorlegt – mit 8 zu 5 Stimmen abgelehnt. Was waren die Gründe?

Mit der Revision wird die Möglichkeit der Bundesausweise auf die Armeefahrzeuge beschränkt. Das heisst, sämtliche Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, die bisher sowohl vom Kanton als auch vom Bund geprüft worden sind, können nur noch von den Kantonen zugelassen werden. Das macht die Sache in der Praxis unnötig kompliziert, weil der Bund im Rahmen seiner transportrechtlichen Aufsicht auch dafür zu sorgen hat, dass mit strengeren Vorschriften –

AB 2001 N 914 / BO 2001 N 914

beispielsweise was die Sicherheit anbelangt – ein gewisser Standard eingehalten wird. Das ist die Meinung der Kommissionsmehrheit. Ich bitte Sie, die Mehrheit zu unterstützen.





Leuenberger Moritz (,): Der Bundesrat unterstützt die Minderheit, und zwar deswegen, weil die Minderheit den Bundesrat unterstützt. (*Heiterkeit*)

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit 79 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit 47 Stimmen

Art. 23 Abs. 3

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Hollenstein, Aeschbacher, Fehr Hans-Jürg, Jossen, Leutenegger Oberholzer, Marti Werner, Pedrina, Vollmer)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 23 al. 3

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Hollenstein, Aeschbacher, Fehr Hans-Jürg, Jossen, Leutenegger Oberholzer, Marti Werner, Pedrina, Vollmer)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Hollenstein Pia (G, SG): Hier beantrage ich Ihnen im Namen der Minderheit, dem Entwurf des Bundesrates zuzustimmen – wie schon öfter heute – und die Geltungsdauer der Massnahme des so genannten dauernden Entzuges nicht mehr auf fünf Jahre, wie bisher, anzusetzen, sondern auf zehn Jahre zu verlängern. "Dauernd" soll in Zukunft nicht mehr fünf, sondern zehn Jahre bedeuten.

Wieso ist eine Verschärfung der Regelung wichtig? Ginge es um leichte Vergehen, würde ich nicht für eine Verlängerung der Dauer plädieren. Hier ist aber die lange Entzugsdauer gerechtfertigt, weil es sich ausnahmslos um renitente, unverbesserliche Wiederholungstäter handelt. Wenn jemand immer wieder straffällig wird, sich nicht gebessert hat und als unverbesserlicher Wiederholungstäter bezeichnet werden muss, ist doch eine Entzugsdauer von zehn Jahren mehr als angezeigt! Es geht um die Sicherheit. Unverbesserliche, renitente Wiederholungstäter gehören wenigstens für zehn Jahre aus dem Verkehr gezogen. Für diese Täter sind auch zehn Jahre keine Garantie, dass sie sich bessern. Nicht umsonst haben sie einen so genannten dauernden Entzug verpasst bekommen.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommissionsminderheit zuzustimmen, auch hier zugunsten von mehr Sicherheit im Verkehr.

Hess Peter (C, ZG): Die CVP- und die FDP-Fraktion erklären, dass sie die Mehrheit unterstützen. Die SP-Fraktion will die Minderheit unterstützen.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: La proposition qu'on vous fait ici est de rallonger un délai, qui était jusqu'à présent de cinq ans, à dix ans en ce qui concerne les mesures qui frappent les conducteurs de véhicules ayant commis une infraction.

La majorité de la commission vous recommande très clairement de rejeter le projet du Conseil fédéral et de suivre en cette matière la décision du Conseil des Etats.

En effet, l'augmentation à dix ans de ce délai ne saurait se justifier au titre de la sécurité dans la mesure où d'autres garde-fous sont déjà largement présents dans le droit en vigueur. En effet, l'actuel alinéa 3 dit très exactement: "Lorsqu'une mesure frappe depuis cinq ans un conducteur de véhicule, le canton de domicile prendra, sur requête, une nouvelle décision, si l'intéressé rend vraisemblable que la mesure n'est plus justifiée." Donc, les garde-fous déjà présents dans l'article 23 alinéa 3 sont les suivants:

1. la nécessité de déposer une requête;
2. la nécessité de rendre vraisemblable qu'un changement de situation a eu lieu;
3. il faut également retenir qu'aucun chiffre ou aucune statistique ne justifie à l'heure actuelle le rallongement de cette durée;
4. surtout, il faut bien se rendre compte que, même si requête il y a, même si la requête est appuyée par la vraisemblance, l'autorité compétente peut bien évidemment toujours refuser cette requête;



5. j'aimerais surtout vous rendre attentifs au fait qu'il existe dans notre pays ce qu'on appelle le droit de grâce qui permet à tout condamné, quelle que soit la cause de la peine – il peut s'agir d'infractions aussi graves que l'enlèvement ou le trafic de drogue par exemple –, de déposer auprès des parlements cantonaux ou national des requêtes, justement, d'altération, de modification de la peine, sur la base de la même justification de la vraisemblance d'un changement de situation du condamné.

Une demande de grâce peut en fait être réitérée, pour les problèmes aussi graves que je viens de citer, un an après une demande précédente. Cinq ans, c'est déjà cinq fois plus que ce qui est autorisé pour le droit de grâce, je crois qu'il n'y a vraiment pas lieu, pour ce qui concerne la circulation routière, d'être plus royaliste que le roi. Je crois qu'il ne faut pas exagérer dans ce délai: cinq ans, c'est déjà beaucoup.

La majorité de votre commission vous invite, donc, à adhérer à la décision du Conseil des Etats, ce qui aura pour avantage supplémentaire que ceci nous fera une divergence de moins à traiter ultérieurement.

Hess Peter (C, ZG): Die SVP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie die Mehrheit unterstützt.

Leuenberger Moritz (,): Auch hier unterstütze ich die Minderheit; sie nimmt ja den bundesrätlichen Antrag auf. Es ist eine Besonderheit unseres Rechtes, dass beispielsweise zu lebenslänglichem Gefängnis Verurteilte in Tat und Wahrheit nicht lebenslänglich im Gefängnis bleiben, sondern spätestens nach zwanzig Jahren wieder herauskommen. Hier wird nach Gesetz der Ausweis "für immer" entzogen, in Tat und Wahrheit ist das aber eine Frist. Die Frage ist: Wie lange dauert jetzt diese Frist? Sind es, nachdem immerhin eine Instanz das Vergehen als so gravierend angeschaut hat, dass sie den Ausweis "für immer" entzogen hat, fünf Jahre, oder sind es zehn Jahre? Wir sind der Meinung, es sollten zehn Jahre sein.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 78 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 52 Stimmen

Art. 25

Antrag der Kommission

Abs. 2 Bst. i

Mehrheit

i. Unverändert

Minderheit

(Binder, Bezzola, Föhn, Glur, Hegetschweiler, Kurrus, Polla, Schenk, Seiler, Weigelt)

i. u. dgl.; er schreibt solche Einrichtungen vor, namentlich zur Kontrolle der Arbeitszeit berufsmässiger Führer von schweren Motorfahrzeugen zum Sachentransport und von Motorfahrzeugen zum Personentransport mit mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz sowie allenfalls für Fahrzeuge von Personen, die wegen zu schnellem Fahren bestraft wurden.

Abs. 3bis

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

AB 2001 N 915 / BO 2001 N 915

Art. 25

Proposition de la commission

Al. 2 let. i

Majorité

i. Inchangé

Minorité

(Binder, Bezzola, Föhn, Glur, Hegetschweiler, Kurrus, Polla, Schenk, Seiler, Weigelt)

i. analogues; pour permettre de contrôler la durée de travail des chauffeurs professionnels, il prévoira notamment l'installation de tels dispositifs sur les véhicules lourds affectés au transport de choses, sur les véhicules affectés au transport des personnes et comportant plus de huit sièges en plus du siège du chauffeur, ainsi que, le cas échéant, sur les véhicules conduits par des personnes qui ont été condamnées pour excès de vitesse.



Al. 3bis

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Binder Max (V, ZH): Die Minderheit möchte hier mit ihrem Antrag die Taxifahrer von den Fahrtenschreibern befreien. Es sind aber nicht nur die Taxifahrer, Sie werden das später sehen. Sie sollen aber ihr Gewerbe wie ihre Kollegen im Ausland ausüben können.

In keinem europäischen Land müssen Fahrtenschreiber mitgeführt werden. Im Übrigen stellt man fest, dass die heutigen Fahrtenschreiber, wie sie in der Schweiz existieren, nicht mehr produziert werden. Damit wird über kurz oder lang ohnehin Handlungsbedarf bestehen.

Mit dem Antrag der Minderheit sollen die angestellten Taxifahrer dem normalen Arbeitsgesetz unterstellt werden. Die wöchentliche Arbeitszeit ist dort festgelegt. Als Angestellte erachten wir selbstverständlich auch Taxifahrer, die einer Zentrale angeschlossen sind und also keine eigene Telefonnummer haben. Ich glaube auch, dass ein Taxifahrer weiss, dass er eine hohe Verantwortung hat, vor allem dann, wenn er ein Selbstständig-erwerbender ist. Es wäre eine böse Unterstellung zu sagen, wie das in der Kommission geschehen ist, ein Taxifahrer, der selbstständig erwerbend sei, würde dann 24 Stunden am Tag und allenfalls sogar sieben Tage in der Woche arbeiten. Ich glaube, das macht kein Taxifahrer, denn irgendwo stellt er dann selbst seine Grenzen fest, er würde auch keine Kundschaft mehr mitführen können.

Die Frage stellt sich letztlich, wieso überhaupt private Lenkerinnen und Lenker, wie wir es hier alle sind, ungeachtet der Zeit ein Auto lenken können. Ich denke hier allenfalls an den Ferienverkehr. Ich stelle oft fest, dass Kolleginnen und Kollegen sagen, sie wären während zehn Stunden Auto gefahren und hätten so ihr Ferienziel erreicht. Selbstverständlich kann man sagen, das tue jeder in eigener Verantwortung und kassiere auch kein Geld dafür.

Er führt aber immerhin seine Familie, seine Freunde oder wen auch immer im Auto mit. Für diese Art von Fahrern stellt man offenbar keine solchen Bedingungen. Ich möchte absolut nicht der Forderung das Wort reden, es sei in jedem PW ein Fahrtenschreiber einzuführen – das ganz bestimmt nicht! Aber hier geht man von einer falschen Voraussetzung aus, wenn man annimmt, die Taxifahrer würden dann ein völlig anderes Verhalten an den Tag legen.

Man stellt auch fest, dass es keine Unterschiede gibt bezüglich der Unfälle zwischen dem ausländischen Taxigewerbe, wo solche Fahrtenschreiber nicht eingebaut sind, und dem schweizerischen.

Dieser Antrag ist übrigens mit dem EU-Recht im Landverkehrsabkommen kompatibel. In den Bestimmungen, die die Schweiz mit dem Landverkehrsabkommen übernommen hat, gibt es die Fahrtenschreiberpflicht einerseits für die schweren Motorwagen zum Gütertransport und andererseits bei Fahrten zum Personentransport, sobald das Fahrzeug mehr als acht Sitze hat. Das sind also Kleinbusse und allenfalls Taxis. Insofern ist unser Antrag absolut mit dieser Regelung kompatibel.

Wir stellen fest, dass selbst beim Gütertransport Kleintransportfahrzeuge keine Fahrtenschreiber benötigen. Selbstverständlich ist das Lenken eines schweren Motorwagens, eines Cars oder eines Busses von der Verantwortung her sicher etwas anderes. Das tasten wir aber nicht an; wir tasten nur Personenwagen an, eben das Taxigewerbe.

Zu Artikel 56 Absatz 1: Wenn Sie bei Artikel 25 der Minderheit zustimmen, ist die logische Folge davon in Artikel 56 die Unterstellung unter das Arbeitsgesetz. Ich werde also zu Artikel 56 Absatz 1 nicht mehr sprechen.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie namens der Minderheit, diesem Antrag zuzustimmen.

Hess Peter (C, ZG): Die FDP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie die Minderheit unterstützt.

Heim Alex (C, SO): Ich möchte Sie bitten, bei dieser Bestimmung dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Man sagt, das Arbeitsgesetz gelte auch für Taxifahrer; wir haben es heute Morgen schon gehört. Die meisten von ihnen sind aber nicht angestellt, sondern selbstständig, weshalb ein viel zu langes Arbeiten also durchaus möglich wäre. Wir haben gestern bezüglich der Assistenzärzte auch mit dem Argument der Sicherheit gefochten. Ich glaube, dass es auch hier in erster Linie um die Sicherheit geht. Als Taxibenutzer möchte ich die Garantie haben, dass der Taxichauffeur nicht schon zehn oder zwölf Stunden gearbeitet hat. Man kann dieses Problem auch nicht einfach den Kantonen überlassen – es sei denn, man mache den Kantonen Vorschriften, wie sie das alles überprüfen sollten.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, den Antrag der Minderheit abzulehnen und der Mehrheit zuzustimmen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Heute Morgen wurde uns von einem nicht unbekanntem SP-Mitglied gesagt, Europa kenne diese Regelung immer noch. Das stimmt nicht, es gibt kein europäisches Land, aber auch kein einziges, das noch die Tachographenpflicht kennt. Ich habe das zwischenzeitlich abgeklärt; dem ist nicht so.



Ein Land in der EU hat nach den EU-Richtlinien die Möglichkeit, seine Fahrzeuge dem örtlichen Arbeitsrecht zu unterstellen. Es gibt noch einen Tachographenhersteller in Europa – auch das habe ich sicher abgeklärt –, und der hat keine digitale Anschlussmöglichkeit. Bei einem neuen PKW bekommen wir also in Zukunft ganz grosse Probleme.

Stellen Sie sich vor: Wenn ein deutscher Taxifahrer von Weil nach Basel fährt, dann braucht er keinen Tachographen in seinem Fahrzeug. Wenn ein Schweizer Taxifahrer aber von Basel nach Weil herausfährt, von Genf nach Annecy hinausfährt, dann braucht er einen. Das ist doch eine ganz enorme Wettbewerbsverzerrung, macht also keinen Sinn. Ich bitte Sie schon, hier auch an die Wettbewerbsverzerrungen zu denken und gleich lange Spiesse für die schweizerischen Unternehmerinnen und Unternehmer zu schaffen.

Im Weiteren stelle ich fest: Wenn wir das heute beschliessen – das wurde mir auch heute gesagt –, dann müssen in Zukunft sämtliche Fahrzeuge zum Beispiel von Blindenheimen, von Krankenheimen der Tachographenpflicht unterstellt werden. Ein Behindertenbus, der am Sonntagmorgen in die Kirche fährt, müsste erst einen Tachographen bekommen. Stellen Sie sich vor, wie weit wir gehen!

Übrigens, das Gewerbeaufsichtsamt der Stadt Basel – die Behörden wissen Bescheid – hat ganz klar mitgeteilt, dass es nicht mehr in der Lage wäre, die Tachographen dieser Fahrer auch noch zu kontrollieren.

Herrn Kollege Heim darf ich mitteilen, dass es nicht richtig ist, dass ein privater Unternehmer, der für eine Taxizentrale fährt, nicht dem Arbeitsgesetz unterstellt ist. Basel hat uns hier auch aufgeklärt: Wenn er die Aufträge im Arbeitsverhältnis auch als Selbstständigfahrender von der Taxizentrale erhält, ist er ganz klar dem Arbeitsgesetz unterstellt. Es gibt sicher Ausnahmen, da hat Herr Heim Recht. In einem Dorf draussen ist es natürlich so, dass einer privat nicht unterstellt ist, das stimmt. Aber sonst ist das nicht richtig.

AB 2001 N 916 / BO 2001 N 916

Ich bitte Sie, bei diesem Gesetz wirklich mal wieder pragmatisch zu werden und zu sehen, wie Europa das Ganze macht. Wir können doch auch hier Europa einmal als Beispiel nehmen. Schaffen Sie bitte die gleichen Bedingungen für die schweizerischen Unternehmerinnen und Unternehmer.

Vollmer Peter (S, BE): Die SP-Fraktion unterstützt ganz klar die Mehrheit und bittet Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

Ich muss doch noch einmal auf die Argumente von Herrn Giezendanner eingehen. Es geht für einmal überhaupt nicht um die Europakompatibilität und um allfällige Wettbewerbsverzerrungen. Es geht auch nicht darum, ob man Fahrtenschreiber einbauen muss oder nicht. Es geht darum, ob Taxis – um diese Kategorie geht es nämlich – Vorschriften bezüglich Arbeitszeit und Einsatzdauer unterliegen. Wie die Daten erhoben werden, mit welchen technischen Geräten und Möglichkeiten, ist im Gesetz gar nicht festgeschrieben. Das überlassen wir dem Bundesrat. Da gibt es seit jeher bewährte Lösungen.

Die Mehrheit will nichts anderes als das beibehalten, was wir heute haben. Sie möchten nun eine Änderung, indem Sie sagen: Auch Taxis unterstehen keiner Kontrolle mehr, wenn sie nicht von angestellten Leuten gefahren werden. Herr Heim hat die Sache auf den Punkt gebracht und gefragt: Weshalb machen wir überhaupt ein Strassenverkehrsgesetz? Weshalb haben wir hier besondere Vorschriften?

Wir haben Sie dort – das gilt besonders in diesem Fall –, wo es um die Sicherheit der verschiedenen Verkehrsteilnehmer geht. Hier geht es im Besonderen um die Sicherheit der Kunden, der Konsumentinnen und Konsumenten. Hier geht es nämlich um diejenigen, die in ein Taxi steigen und sich von einem Taxichauffeur chauffieren lassen. Hier geht es um die Konsumentinnen und Konsumenten, die eigentlich davon ausgehen können sollten, dass der Taxichauffeur zum einen eine Bewilligung und eine Fahrbewilligung hat und dass er zum andern nicht schon seit 24 Stunden am Steuer sitzt, sondern seine Arbeitszeiten einhält und nicht übermüdet ist.

Das möchte ich als Kunde. Jetzt können Sie sagen: Das betrifft ganz wenige, nämlich die wenigen Selbstständigen. Da muss ich Ihnen sagen: Dann kennen Sie die gegenwärtige Entwicklung nicht. Vielleicht könnte Kollege Wasserfallen seinen freisinnigen Kollegen ein paar Aufklärungsstunden beispielsweise in Bezug auf die Situation in der Stadt Bern geben. Er hat sich nämlich hier sehr positiv für eine Liberalisierung des Taxigewerbes eingesetzt. Das hatte zur Folge, dass wir heute immer mehr absolut selbstständige Taxifahrer haben. Die sind nicht einmal mehr einer Zentrale "angehängt", die stehen einfach am Bahnhof oder an den wichtigen Kreuzungen und warten auf Kunden. Sie alle hätten keine Vorschrift zu beachten, keine Arbeitszeit, keine Ruhezeit, überhaupt nichts mehr. Wir würden damit nicht nur die Kunden und Benützer Gefahren aussetzen, sondern auch den Wettbewerb gegenüber denjenigen Taxihaltern verzerren, die Leute anstellen und dann die Arbeitszeiten gemäss dem Gesetz einhalten müssen.

Ihr Antrag zielt auf eine enorme Verzerrung des Wettbewerbs innerhalb dieses Gewerbes. Das kann sicher



nicht der Sinn sein. Aber wie gesagt: Uns geht es um die Sicherheit, weil die Arbeitszeitregelungen bei den Selbstständigen nicht zur Anwendung kommen würden. Deshalb ist es klar, dass wir im Strassenverkehrs-gesetz eine Vorschrift brauchen, damit die Sicherheit für die Kunden, für die Benutzer, gewährleistet ist und damit gegenüber denjenigen Taxibetrieben, die vielleicht auch eine Zentrale haben, die auch Angestellte haben, die sich gewissen Qualitätsnormen unterstellen, keine Wettbewerbsverzerrung stattfindet. Sie wären auf dem Markt krass benachteiligt. Das würde dazu führen, dass wir in kurzer Zeit nur noch derartige "Wilde" hätten, die frei fahren, auch in der Freizeit, quasi als Zusatzjob; man könnte dem auch Schwarzarbeit sagen. Das könnte von gar niemandem geahndet werden, denn sie würden einer selbstständigen Erwerbstätigkeit nachgehen. Ich bitte Sie, zum Sinn und Zweck des Gesetzes zurückzukehren, nämlich zur Sicherheit – nicht nur für die übrigen Strassenbenützer, sondern vor allem auch für die Kunden im Taxibereich. Wir sollten auch nicht ungleich lange Spiesse für jene Taxibetriebe schaffen, die mit Angestellten arbeiten und gewisse gesetzliche Vorschriften einhalten müssen. Der Antrag der Minderheit würde zu einer völligen Umkämpfung in dieser Branche führen.

Ich muss Ihnen nochmals sagen: Es geht überhaupt nicht um die Frage, ob man technische Einrichtungen mit Fahrtenschreibern hat. Das ist eine Frage, die dann pragmatisch in der Zukunft wieder gelöst werden muss. Wir haben heute diese Situation, und wir wollen nichts daran ändern. Deshalb müssen wir diesen Antrag der Minderheit Binder ablehnen.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Ich bitte Sie ebenfalls um Ablehnung des Antrages der Minderheit und um Zustimmung zum Antrag der Mehrheit und zum Entwurf des Bundesrates. Worum geht es?

Es geht nicht darum, unsere Taxifahrer gegenüber ausländischen Taxifahrern zu benachteiligen. Es geht darum, Sicherheit zu schaffen. Sicherheit geht verloren, wenn berufsmässige Fahrzeugführer zu lange arbeiten und sie die vorgeschriebenen Arbeitszeiten nicht einhalten.

Es ist überhaupt nicht einzusehen, warum Lastwagenchauffeure weiterhin, auch gemäss dem Antrag der Minderheit, diesen Vorschriften unterstellt sein sollen, berufsmässige Führer einer anderen Fahrzeugkategorie aber nicht mehr. Wer berufsmässig während längerer Zeit jeden Tag auf der Strasse unterwegs ist, hat wegen der Sicherheit seiner eigenen Person und wegen der Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer eine gewisse Fahrzeit einzuhalten. Was darüber hinaus geht, ist beim Taxichauffeur ebenso gefährlich wie beim Lastwagenchauffeur. Der Unterschied ist nicht einsichtig.

Herr Binder argumentiert mit der EU. Mit diesem Argument hätte er etwas früher kommen können, nämlich im Zeitpunkt, als wir über die Höhe der Limite bei den Blutalkoholwerten diskutiert haben. Dort hätte er sich bei der EU umschauen können. Dort hätte er mit dem Argument der EU kommen können. Er hat es nicht getan – im Gegenteil!

Wir finden, dass dieser Antrag der Minderheit wieder eine Privilegierung innerhalb einer Gruppe darstellt, die völlig danebengeht und in Tat und Wahrheit auch den Lenkerinnen und Lenkern von Taxifahrzeugen gar nichts nützt.

Die Angestellten von Taxiunternehmen werden bei dieser Sachlage im Gegenteil nicht mehr von einem Gesetz geschützt, das die Einhaltung der Arbeitszeit auch über eine Uhr vorsieht. Wenn wir das im Sinne des Antrages der Minderheit Binder fallen lassen, dann wird nachher der Druck der Arbeitgeber auf die Taxifahrerinnen und Taxifahrer, der heute schon gross ist, noch zunehmen. Es ist nicht auszuschliessen, dass es im wirtschaftlichen Wettbewerb dann eben tatsächlich auch dazu kommt, dass diese nicht nur ihre maximal mögliche Arbeitszeit auf der Strasse verbringen, sondern wesentlich darüber hinaus unterwegs sind. Das widerspricht genau den Zielen dieser Vorlage, die eine Verkehrssicherheitsvorlage ist. Die Verkehrssicherheit wird so nicht erhöht, sondern für alle, insbesondere aber auch für die Direktbetroffenen im Taxi, verringert.

Ich bitte Sie daher, den Antrag der Minderheit Binder abzulehnen.

Bezzola Duri (R, GR), für die Kommission: Bei Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe i geht es um die Ergänzung der Zulassungsvorschriften für Geräte zur Aufzeichnung von Fahrzeit und Geschwindigkeit, und bei Artikel 56 Absatz 1 geht es um die Arbeitszeit und um die Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer.

Die Kommission hat den Antrag – der jetzt von der Minderheit Binder vorgelegt wird – mit 13 zu 10 Stimmen abgelehnt. Die Argumente, die dazu geführt haben, sind die folgenden: Bei den professionellen Anbietern muss zum

AB 2001 N 917 / BO 2001 N 917

Beispiel eine stärkere Kontrolle vorhanden sein; es geht um die Verkehrssicherheit und um den Kundenschutz, also auch um die Sicherheit der Kunden. Wenn nicht besser kontrolliert werden kann, dass auch die selbstständigen Taxichauffeure ihre Arbeit ausgeruht verrichten, ist zu befürchten, dass viel zu lange gearbeitet wird.





Bei einer Annahme des Antrages der Minderheit wären für Arbeitnehmer Lenkzeiten bis zu 13 Stunden möglich. Für die selbstständigen Taxichauffeure gäbe es überhaupt keine Beschränkung der Lenkzeit mehr. Das sind einige Argumente der Mehrheit der Kommission.

Die Kommissionmehrheit empfiehlt Ihnen, den Antrag der Minderheit abzulehnen.

Le président (Hess Peter, président): Le groupe libéral déclare qu'il soutiendra la proposition de la minorité.

Leuenberger Moritz (,): Ich ersuche Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen. Die Minderheit will, dass auf den Einbau des Fahrtenschreibers im Taxi verzichtet wird. Die verschiedenen Ungerechtigkeiten, die dann entstehen würden, sind Ihnen dargelegt worden. Auf jeden Fall wäre es auch nachteilig aus der Sicht der Verkehrssicherheit. Ohne Fahrtenschreiber könnte die tägliche Höchstlenkzeit der Taxifahrer nicht kontrolliert und auch nicht durchgesetzt werden. Aber Übermüdung ist genau so wie Alkohol eine wichtige Ursache für Unfälle, und hier geht es auch noch um die Passagiere im Taxi.

Noch einen Hinweis: Dieser Minderheitsantrag steht in einem engen Zusammenhang mit demjenigen zu Artikel 56; der würde dazu führen, dass für selbstständige Taxifahrer keine Höchstlenkzeiten mehr gelten würden. Für angestellte Taxifahrer würde dann die Höchstarbeitszeit des Arbeitsgesetzes als Höchstlenkzeit gelten, d. h., sie dürften neu pro Tag bis zu 13 Stunden fahren, heute sind es 9 Stunden und zweimal pro Woche 10 Stunden.

Abs. 2 Bst. i – Al. 2 let. i

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 76 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 57 Stimmen

Präsident (Hess Peter, Präsident): Diese Abstimmung gilt auch für Artikel 56 Absatz 1.

Abs. 3bis – Al. 3bis

Angenommen – Adopté

Art. 31 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 31 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 32

Antrag der Kommission

Mehrheit

Abs. 3, 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Fehr Hans-Jürg, Aeschbacher, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Hollenstein, Jossen, Marti Werner, Pedrina, Vollmer)

Abs. 2

Der Bundesrat beschränkt die Geschwindigkeit für Motorfahrzeuge auf allen Strassen ausserorts.

Abs. 3

Unverändert

Abs. 4

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt innerorts 50 Stundenkilometer für verkehrsorientierte Strassen und 30 Stundenkilometer für siedlungsorientierte Strassen sowie verkehrsorientierte Strassen mit überdurchschnittlicher Unfallhäufigkeit und/oder überdurchschnittlichen Lärmimmissionen. Für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf den verkehrsorientierten Strassen ist der Kanton auf Antrag der Gemeinde zuständig.



Abs. 5

Wie bisheriger Absatz 4

Art. 32

Proposition de la commission

Majorité

Al. 3, 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Fehr Hans-Jürg, Aeschbacher, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Hollenstein, Jossen, Marti Werner, Pedrina, Vollmer)

Al. 2

Le Conseil fédéral limitera la vitesse des véhicules automobiles sur toutes les routes situées hors localité.

Al. 3

Inchangé

Al. 4

A l'intérieur des localités, la vitesse maximale est fixée à 50 kilomètres à l'heure sur les voies d'intérêt général, et à 30 kilomètres à l'heure, aussi bien sur les voies d'intérêt local que sur les voies d'intérêt général qui connaissent un taux d'accidents ou des immissions sonores supérieures à la moyenne. L'abaissement de la vitesse maximale sur les voies d'intérêt général relève de la compétence du canton, qui agit sur proposition de la commune.

Al. 5

Reprendre l'actuel alinéa 4

Fehr Hans-Jürg (S, SH): Ich habe Sie heute Morgen anlässlich der Eintretensdebatte gebeten, wenn immer möglich der bundesrätlichen Linie zu folgen und diese Regel nur dann zu verlassen, wenn Ihnen ein besserer Antrag vorgelegt wird. Dieser Moment ist jetzt gekommen. Ich lege Ihnen im Namen der Minderheit zu Artikel 32 eine bessere Fassung vor, als sie in der Vorlage zu finden ist.

Wir haben ja bisher das Thema Verkehrssicherheit stundenlang unter den beiden Aspekten Ausbildung und Alkohol behandelt. Vom dritten wichtigen Risikofaktor, dem Tempo, haben wir nicht gesprochen. Darüber haben wir in diesem Saal – Sie erinnern sich sicher – vor einem Jahr anlässlich der Volksinitiative "für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen" des VCS gesprochen.

Ich habe nicht die Absicht, hier diese materielle Diskussion wieder aufzunehmen. Ich möchte Sie einfach an das erinnern, was damals unbestritten geblieben und jetzt der Kern dieses Antrages zu Artikel 32 ist. Es ist unbestritten geblieben, dass wir innerorts viel zu viele Verkehrsunfälle haben. Es ist auch unbestritten geblieben, dass eine Temporeduktion am richtigen Ort, d. h. auf der richtigen Strasse, das geeignete Mittel sein kann, um die Zahl der Unfälle und damit die Zahl der Verletzten zu reduzieren.

Die VCS-Initiative ist gescheitert, das wissen wir alle. Sie ist aber nicht an ihrem guten Kern gescheitert, sondern an ihren zwei offensichtlichen Mängeln. Diese offensichtlichen Mängel waren, dass man Tempo 30 innerorts generell auf allen Hauptstrassen einführen wollte und das erst noch auf Verfassungsstufe festzuschreiben gedachte. Mit dem Minderheitsantrag zu Artikel 32 haben wir die beiden Mängel beseitigt und den guten Kern der Initiative erhalten.

Wir siedeln die Lösung also nicht auf der Verfassungsebene an, sondern hier im Strassenverkehrsgesetz; das ist auch der richtige Ort.

Ich versuche Ihnen jetzt nur ganz knapp die wichtigsten Inhalte dieses neuen Artikels 32 darzustellen. Es ist leider in der Fahne nicht sehr übersichtlich, darum widme ich dieser Darstellung ein bisschen Zeit. Die erste wichtige Aussage ist, dass wir dem Bundesrat die Kompetenz nehmen, die

AB 2001 N 918 / BO 2001 N 918

Höchstgeschwindigkeiten auf allen Strassen festzulegen. In Zukunft soll er die Höchstgeschwindigkeiten nur noch auf allen Strassen ausserorts festlegen können. Das ist die eine wichtige Festlegung. Daraus ergibt sich eine Konsequenz in Absatz 4 von Artikel 32. Hier schreiben wir die Höchstgeschwindigkeiten innerorts vor, und zwar wie folgt: Sie soll auf Hauptstrassen 50 Stundenkilometer betragen – auf verkehrsorientierten Strassen heisst das –, und sie soll auf siedlungsorientierten Strassen nur noch 30 Stundenkilometer betragen. Diese Herabsetzung von generell 50 Stundenkilometern auf zum Teil 30 Stundenkilometer soll eben auch –





das ist neu – dann möglich sein, wenn eine Innerortshauptstrasse eindeutig mit einer überdurchschnittlichen Unfallhäufigkeit oder mit überdurchschnittlichen Lärmimmissionen verbunden ist. Nur unter diesen eindeutigen Bedingungen soll die Herabsetzung von 50 Stundenkilometern auf 30 Stundenkilometer möglich sein. Damit haben wir eine massgeschneiderte Lösung, um unfallträchtige Innerortsstrassen zu entschärfen.

Die Kompetenz zur Herabsetzung von 50 Stundenkilometern auf 30 Stundenkilometer übertragen wir dem Kanton. Das Recht, diese Herabsetzung zu beantragen, steht der Gemeinde zu, in der sich diese Strasse befindet.

Die Lösung, die wir Ihnen vorschlagen, ist im Rahmen des Strassenverkehrsgesetzes am richtigen Ort. Sie finden in Artikel 3 schon jetzt eine Kompetenzzuteilung an die Kantone; sie dürfen Verkehrsregelungen verfügen, wenn es zum Beispiel um die Sicherheit geht. Genau diese Kompetenz möchten wir hier zielgerichtet in Anspruch nehmen.

Ich danke Ihnen für die Zustimmung zum Antrag der Minderheit.

Heim Alex (C, SO): Ich möchte Sie bitten, bei Artikel 32 Absatz 4 dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Die Tempo-30-Initiative haben wir vor kurzem behandelt, und wir haben darüber abgestimmt. Das Abstimmungsresultat war eindeutig; ich möchte fast sagen, es war niederschmetternd. In der Zwischenzeit ist man im Departement Leuenberger auch aktiv geworden und hat die im Abstimmungskampf gemachten Versprechungen, wonach man die Verfahren für die Schaffung von Tempo-30-Zonen vereinfachen werde, eingelöst und erfüllt. Es ist nicht richtig und für einen Grossteil der Bevölkerung unverständlich, wenn man jetzt, so kurz nach der Abstimmung, wieder mit einem – zwar abgeschwächten – Vorschlag kommt. Klar ist die Version der Minderheit viel moderater als die Version der Volksinitiative. Dennoch wird sie generell als Verpflichtung angeschaut, die Schaffung von Tempo-30-Zonen zu ermöglichen.

Ich bitte Sie, den Antrag der Mehrheit zu unterstützen und den Antrag der Minderheit abzulehnen.

Weigelt Peter (R, SG): Mit dem Antrag der Minderheit wird, wie angetönt, der "Geist" der vom Volk klar verworfenen Tempo-30-Initiative nochmals aufgenommen. Die Achtung vor dem Volkswillen würde es eigentlich gebieten, dass man diesen Minderheitsantrag – dieser Antrag wurde in der Kommission vor der Volksabstimmung gestellt – zurückziehen würde. Leider ist diese Einsicht nicht eingekehrt.

Doch nicht nur mit Blick auf das fast 80-prozentige Nein des Volkes zur VCS-Initiative gilt es, den Antrag der Minderheit abzulehnen. Auch die darin verwendeten Begriffe sind unklar und untauglich. "Verkehrorientiert" und "siedlungsorientiert" sind unpräzise Begriffe, die eine vernünftige Umsetzung wohl kaum erlauben würden. Ähnliches gilt für die Ausdrücke "überdurchschnittliche Unfallhäufigkeit" und "überdurchschnittliche Lärmimmissionen". Auch hier würde sich die Frage stellen, auf welcher Basis diese Durchschnitte überhaupt zu errechnen wären, denn Durchschnitte städtischer Agglomerationen sind nicht mit Durchschnitten von Dorfsituationen oder gar ländlichen Situationen zu vergleichen.

Seitens der FDP-Fraktion verschliessen wir uns dem vernünftigen Einsatz von Tempo-30-Zonen nicht. Doch wir wollen bei der Einführung auf die von Bundespräsident Leuenberger in Aussicht gestellten Vereinfachungen abstellen und die entsprechenden Kompetenzen weiterhin bei den Gemeinden und Kantonen belassen.

Die Regelung gemäss der Minderheit widerspricht dem Volkswillen, ist unzweckmässig und in der Praxis kaum durchführbar. Angesichts dieser Wertungen empfehlen wir Ihnen Ablehnung des Antrages der Minderheit.

Fehr Jacqueline (S, ZH): Die Vox-Analyse zur so genannten Tempo-30-Initiative zeigt klar, dass eine Mehrheit der Stimmenden mit folgender Aussage einverstanden ist: Statt generell Tempo 30 innerorts soll man in allen Wohnquartieren Tempo 30 einführen. Tatsächlich, trotz der anfänglichen Skepsis der automobilen Bevölkerung, werden immer mehr Tempo-30-Zonen eingeführt. Dabei sind aber zwei Punkte genauer unter die Lupe zu nehmen: erstens die Verteilung, zweitens die Kosten.

Zur Verteilung: Es fällt auf, dass Tempo-30-Zonen vor allem in Wohngebieten eingeführt werden, in denen gut verdienende Leute wohnen. Diese wissen, wie man sich wehrt und solche Forderungen bei den Behörden durchbringt. Gebiete, in denen vor allem sozial schwächere Personen wohnen, sind weit seltener Tempo-30-Zonen.

Dies ist eine Entwicklung, die wir nicht wollen. Gerade in Quartieren mit eher billigen Wohnungen kumulieren sich ja oft die Probleme wie Lärm, starker und oft schneller Verkehr sowie enge Wohnungen. Sie schränken die Lebensqualität dieser Leute massiv ein. Tempo-30-Zonen in genau diesen Wohnquartieren wären ein Segen für die betroffenen Menschen.

Zu den Kosten: Wo immer heute eine Tempo-30-Zone eingeführt wird, entstehen Kosten. So muss jedes Mal ein einzelnes Gutachten erstellt werden, jede Zone braucht eine separate Signalisation usw. Das ist ein absurder Zustand. Viel günstiger käme es, wenn wir auf allen siedlungsorientierten Strassen Tempo 30 hätten.



Die SP-Fraktion unterstützt deshalb den Antrag der Minderheit Fehr Hans-Jürg. Tempo 30 in Wohnquartieren entspricht einem grossen Bedürfnis aller Bevölkerungsteile und nicht nur derjenigen, die sich wehren können. Dies macht den Lebensraum unserer Kinder wieder ein klein wenig grösser und erhöht die Wohn- und Lebensqualität der dort Wohnenden.

Statt diese Zonen in der Schweiz tausendfach einzeln einzuführen, jedes Mal Unterschriften in der Bevölkerung zu sammeln, teure Gutachten erstellen zu lassen und separate Signalisationen einzurichten, könnten wir dies einfach und kostengünstig machen. Ich bin überzeugt, dass in der Schweiz in Wohnquartieren, in denen gut verdienende Menschen wohnen, in wenigen Jahren Tempo 30 absolut vorherrschend sein wird.

Es stellen sich deshalb nur zwei Fragen:

1. Soll diese Entwicklung wirklich nur jenen Bevölkerungskreisen vorbehalten sein, die "gwehrig" genug sind?
2. Sollen wir uns nicht einen kostengünstigeren Weg suchen?

Der Antrag der Minderheit Fehr Hans-Jürg zeigt diesen Weg auf.

Hess Peter (C, ZG): Die grüne Fraktion lässt mitteilen, dass sie den Antrag der Minderheit unterstützt.

Binder Max (V, ZH): Ich glaube, wir können es hier sehr kurz machen. Es geht im Wesentlichen um die Umsetzung der vehement, mit gegen 80 Prozent der Stimmen abgelehnten Volksinitiative "Strassen für alle". Auch wenn gewisse Differenzen bestehen, das gebe ich gerne zu, geht es im Wesentlichen, wahrscheinlich auch zu 80 Prozent, um diese Umsetzung. Dieses Resultat der damaligen Volksabstimmung ist zu respektieren. Die Minderheit hat die Niederlage offenbar nicht verdaut. Sie versucht die Initiativanliegen nun auf diesem Weg im Strassenverkehrsgesetz festzuschreiben. Das kommt einer Zwängerei gleich, die so nicht statthaft ist.

AB 2001 N 919 / BO 2001 N 919

Es ist auch gar nicht nötig, in dieser Weise im Gesetz aktiv zu werden. Herr Bundespräsident Leuenberger hat anlässlich der Debatte zu Tempo 30 hier im Plenum erklärt, die Bedingungen zur Einführung von Tempo-30-Zonen oder generell für Geschwindigkeitszonen wären zu lockern. Dementsprechend wurde auch die Signalisationsverordnung mit gewissen Änderungen in die Vernehmlassung gegeben. Ergo braucht es heute keine Gesetzgebung in dieser Richtung; es besteht im Gesetz kein Handlungsbedarf.

Die SVP-Fraktion stimmt mit der Mehrheit, d. h. für Zustimmung zum geltenden Recht.

Le président (Hess Peter, président): Le groupe libéral déclare qu'il soutiendra la proposition de la majorité.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: M. Fehr Hans-Jürg nous demande si nous nous souvenons. Oui, Monsieur Fehr, nous nous souvenons, mais la question se pose plutôt de savoir si vous vous souvenez. Faut-il vraiment vous rappeler que les citoyens suisses et les cantons ont suivi la recommandation du Conseil fédéral et ont rejeté, à une immense majorité, la proposition de limitation de vitesse généralisée à 30 kilomètres à l'heure dans l'ensemble des localités? C'était il y a quelques mois à peine, et il est peu probable qu'ils aient changé d'avis.

La minorité essaie d'ignorer cette volonté et les 30 km/h ayant été éjectés par la grande porte, elle tente de nous les ramener par la fenêtre. Alors, évidemment, le cadre de la fenêtre est un peu plus petit que ne l'était le cadre de la porte, mais nous sommes néanmoins là, vraiment, à la limite du respect du souverain.

La majorité de la commission vous recommande, très fermement, de rejeter la proposition de la minorité. Mme Fehr Jacqueline nous rappelle bien adéquatement que, par contre, effectivement, en parallèle au rejet des 30 kilomètres à l'heure, nous avons tous dit que c'était une décision à prendre au niveau des communes. Mais les communes n'ont pas attendu cette nouvelle proposition pour, en fait, exercer cette compétence et je peux vous dire que, notamment à Genève, de nombreuses zones à 30 kilomètres à l'heure sont en train d'être réalisées, là où les communes, effectivement, en ressentent le besoin, que ce soit justement pour des questions de risques excessifs ou pour des questions de bruit.

Oui, Monsieur Fehr Hans-Jürg, l'objectif de la révision de la loi est l'augmentation de la sécurité, mais ceci justement avec des mesures autres que la limitation de la vitesse. Les trois axes de la révision – vous en souviendrez – sont la formation, la reconnaissance de l'incapacité de conduire et l'augmentation de la sévérité des sanctions, notamment pour les récidivistes, mais non pas la limitation de la vitesse. Ces trois axes, compris dans le projet de loi et repris dans tous les travaux de la commission et du Conseil des Etats, sont adéquats. Ils sont efficaces, soutenus par la majorité de la commission et du Parlement, qui est même prête, le cas échéant, si nécessaire, à aller défendre ces trois axes et la loi devant le peuple.

Mais attention, il faut absolument éviter d'intégrer dans cette loi des mesures que le peuple vient à peine de rejeter. Même si elles apparaissent sous une forme légèrement déguisées, personne ne s'y trompe, le peuple



ne s'y tromperait pas, et cela rendrait notre projet de loi non crédible et inacceptable.

La majorité attend donc du Conseil qu'il n'altère pas la cohérence de la loi et qu'il rejette fermement, au nom des citoyens et des cantons, la proposition de minorité Fehr Hans-Jürg.

Leuenberger Moritz (,): Der Antrag unterscheidet sich zwar wesentlich und substanziell von der Tempo-30-Initiative. Dennoch gilt die gleiche Argumentation, die dort von unserer Seite aufgestellt werden musste, dass nämlich die generell-abstrakte Tempobeschränkung allein nicht genügt, ja geradezu gefährlich sein kann, weil sie einerseits durch diejenigen, die es angeht, nicht konsequent eingehalten wird und weil sie die Fussgänger – insbesondere die Kinder – in falscher Sicherheit wiegt.

Deswegen haben wir in diesem Abstimmungskampf versprochen, das bis jetzt komplizierte Verfahren für die Temporeduktionszonen einfacher zu machen, damit es den Gemeinden und Kantonen leichter möglich ist, solche Zonen einzuführen.

Das Vernehmlassungsverfahren ist abgeschlossen. Wir haben die Grundsatzentscheide bereits gefällt, sodass wir mit dem neuen Modell in die Wirklichkeit gehen können. Ich hoffe, das sei den Antragstellern ein Trost für den Fall, dass sie jetzt unterliegen sollten.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 87 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 47 Stimmen

Art. 53a

Antrag Schmid Odilo

Titel

Sicherstellung eines sicheren und flüssigen Verkehrs

Abs. 1

Der Bundesrat kann zur Sicherstellung der Ziele des Verkehrsverlagerungsgesetzes vom 8. Oktober 1999 und im Sinne eines sicheren und flüssigen Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz Massnahmen zur Verkehrslenkung vorsehen.

Abs. 1bis

Er kann die Aufgabe einer nationalen Verkehrslenkzentrale an einen Kanton oder einen Dritten übertragen.

Art. 53a

Proposition Schmid Odilo

Titre

Garantie de la fluidité et de la sécurité du trafic

Al. 1

Pour assurer la réalisation des objectifs de la loi du 8 octobre 1999 sur le transfert du trafic ainsi que la fluidité et la sécurité du trafic sur le réseau des routes d'importance nationale, le Conseil fédéral peut prévoir des mesures de gestion du trafic.

Al. 1bis

Il peut déléguer les tâches d'une centrale nationale de gestion du trafic à un canton ou à un tiers.

Schmid Odilo (C, VS): In meinem Antrag zu Artikel 53a habe ich einen Vorschlag gemacht, der darauf hinzielt, die Sicherstellung eines flüssigen und sicheren Transitverkehrs eben nicht nur auf den Transitachsen und in Bezug auf Verkehrslenkungsmassnahmen für schwere Motorwagen für den Gütertransport vorzusehen. Ich will eine Öffnung und die Sicherstellung eines sicheren und flüssigen Verkehrs auf allen übergeordneten Strassen und für alle Fahrzeuge.

Zur Ausgangslage: Die häufigen Stausituationen, die auch dieses Jahr vor allem am Gotthard aufgetreten sind und noch auftreten werden, zeigen eindrücklich den Bedarf, die Routenwahl des Schwerverkehrs und des Privatverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz mittels zweckmässiger verkehrslenkender Massnahmen zu beeinflussen. Bei diesen doch erheblichen Störungen – namentlich auf der Gotthardachse, aber nicht nur dort – ist der Bund gefordert, eine koordinierende Rolle wahrzunehmen. Er muss den gesamten motorisierten Verkehr auf den Transitachsen aus nationaler Sicht, d. h. kantonsübergreifend und zweckmässig, lenken. Im Hinblick auf dieses Ziel wurde im Zusammenhang mit dem Verkehrsverlagerungsgesetz der heutige Artikel 53a SVG geschaffen.

Basierend auf diesem Gesetzesauftrag konzipierte der Bund im Rahmen des Projekts Velenk ein nationales Verkehrslenkungssystem. Die entsprechenden Arbeiten des Astra erfolgten unter Beizug einer Arbeitsgruppe,



in der die massgebenden Kantone bauseitig und polizeiseitig angemessen vertreten waren. Diese Arbeitsgruppe kam zum

AB 2001 N 920 / BO 2001 N 920

einstimmigen Schluss, dass die geltende gesetzliche Regelung ungenügend sei. Namentlich wurden folgende Schwachstellen festgestellt:

1. Einschränkung auf die schweren Motorwagen für den Gütertransport: Gerade im Nord-Süd-Verkehr ereignen sich Stausituationen auch dann, wenn keine oder nur wenige schwere Motorfahrzeuge für den Gütertransport verkehren, also an Wochenenden, während der Ferien, an Feiertagen usw.

Um eine effiziente Wirkung entfalten zu können, muss sich die nationale Verkehrslenkung auch auf andere Fahrzeugkategorien, also auf die schweren Güterfahrzeuge, beziehen.

2. Einschränkung auf den alpenquerenden Transitverkehr: Verkehrsmässig ist die Ost-West-Achse nicht weniger belastet als die Nord-Süd-Achse. Nationale Verkehrslenkungsmassnahmen sollten daher auf dem ganzen Gebiet der Schweiz Anwendung finden können. Zudem können Massnahmen zur Verkehrslenkung auf den Transitachsen Auswirkungen auf das gesamte übergeordnete Strassennetz der Schweiz haben. Massnahmen müssen oft weitab von den staugefährdeten Orten in verschiedenen Kantonen ergriffen werden.

3. Regelung betreffend nationaler Verkehrslenkzentrale: Um die vorgesehenen Verkehrslenkungsmassnahmen auf nationaler Ebene umsetzen zu können, wäre eine nationale Verkehrslenkzentrale mit einem 24-Stunden-Betrieb erforderlich. Bei der heutigen Rechtssituation müsste sie durch den Bund selber betrieben werden, da keine formelle gesetzliche Grundlage zur Auslagerung vorhanden ist. Demgegenüber böte die Übertragung dieser Aufgabe – auf die Nationale Verkehrsinformationszentrale zum Beispiel oder auf bestehende kantonale Verkehrslenkungszentralen – entscheidende Vorteile. Man wäre rascher bereit, weil nicht zuerst eine Zentrale aufgebaut werden müsste. Zudem ist auch mit geringeren Kosten zu rechnen, weil Synergien wirksam genutzt werden können.

Mein Vorschlag zur Neuregelung: In Absatz 1 verlange ich die Ausdehnung auf alle Fahrzeugkategorien sowie die Erweiterung und Präzisierung des räumlichen Anwendungsgebietes. Verkehrslenkungsmassnahmen sollen auf dem übergeordneten Strassennetz für alle Fahrzeugkategorien vorgesehen werden können. Dabei wäre es wünschenswert, alle Verkehrslenkungsmassnahmen für alle Verkehrsarten vereinheitlicht und schweizweit anordnen zu können. Verkehrslenkungsmassnahmen müssen nun wirklich dort angeordnet werden, wo sie am wirksamsten einwirken können. Dies bedeutet, dass oftmals nicht dort, wo der Stau oder andere Ereignisse sind, die notwendigen Massnahmen ergriffen werden müssen, sondern weit vor dem potenziellen Staugebiet. So hat der staugefährdete Kanton häufig gar nicht die Möglichkeit – der Kanton Tessin kann das bestätigen, der Kanton Uri auch – und die Kompetenz, die zeitlich, örtlich und fachlich zweckmässigen Verkehrslenkungsmassnahmen anzuordnen.

Aus diesem Grund muss die vorgesehene nationale Verkehrslenkzentrale auf der ganzen Fläche der Schweiz Verkehrslenkungsmassnahmen anordnen können. Die Bundeskompetenz soll sich dabei aber ausschliesslich auf Massnahmen auf dem übergeordneten Strassennetz beschränken, Massnahmen also, die einen sicheren und flüssigen Verkehr gewährleisten.

Da alle Fahrzeugkategorien erfasst werden sollen, wird das Verlagerungsziel in meinem Antrag nicht mehr explizit erwähnt; es ist aber durch den Begriff "sicherer und flüssiger Verkehr" eindeutig abgedeckt.

In Absatz 1 bis schlage ich vor, dass diese Aufgabe auch an Kantone oder private Institutionen delegiert werden kann, weil es nicht immer sinnvoll ist, dass der Bund alles selber an die Hand nimmt.

Zu den Kosten ein Wort: Es handelt sich um eine neue Bundesaufgabe, und es ist klar, dass der Bund für die Kosten aufkommen muss.

In diesem Sinne lade ich Sie ein, diesem vernünftigen Antrag zuzustimmen.

Hess Peter (C, ZG): Die SP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie den Antrag Schmid Odilo unterstützen wird.

Binder Max (V, ZH): Dieses Problem wurde auch in der Kommission diskutiert. Es ist also mindestens für die Kommissionsmitglieder nicht neu. Ein entsprechender Antrag wurde von bundesrätlicher Seite während den Beratungen in der Kommission eingebracht. Es ist – wenn man so sagen darf – gewissermassen die Umsetzung des Leitbildes des UVEK über die Strassenverkehrstelematik. Die Vernehmlassung darüber ist Ende Februar dieses Jahres zu Ende gegangen. Das Resultat dieser Vernehmlassung ist bis heute noch nicht öffentlich. Man weiss also nicht offiziell, wie diese Vernehmlassung ausgefallen ist. Aber man will bereits – ich zitiere Herrn Durrer aus der Kommissionssitzung – "auf leisen Sohlen etwas einführen, dessen Auswirkungen noch in keiner Art und Weise sicher sind". Hier trifft man absolut den Kern dieses Antrages.



Zu viele Fragen sind in diesem Bereich noch offen. Die Verkehrslenkung kann nicht das Allheilmittel des künftigen Verkehrs sein. Es geht in diesem Antrag nicht mehr nur um die Transitstrecken, es geht um das ganze übergeordnete Strassennetz. Bereits heute besteht aufgrund des geltenden Gesetzes die Möglichkeit, solche Massnahmen auf den Transitstrecken durch die Alpen für die Motorwagen für den Gütertransport vorzusehen. Das gilt also für die Strecken am Gotthard, am San Bernardino, am Simplon und am Grossen St. Bernhard.

Die Ausweitung auf das übergeordnete Strassennetz hat Auswirkungen, die heute nicht bekannt sind. Nicht bekannt ist, wie es dann allenfalls mit dem Umwegverkehr aussieht. Nicht bekannt ist, was das für die LSVA-Belastung des Umwegverkehrs bedeuten würde. Nicht bekannt ist, ob das allenfalls zum Zwang zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr hinausläuft. Nicht bekannt ist, ob das sogar die Gefährdung der freien Wahl der Verkehrsmittel beinhalten würde usw.

Es geht bis heute um die Motorwagen für den Gütertransport. Neu soll generell der Verkehr darunterfallen. Allzu gross sind die Unsicherheiten: Braucht es tatsächlich eine nationale Verkehrslenkzentrale; sind allenfalls dezentrale Anlagen sinnvoller; resultieren aufgrund dieser Verkehrslenkung neue oder höhere Verkehrsabgaben? Es wird hier nichts darüber ausgesagt, welcher Art diese Massnahmen sein sollen. Man kann den Verkehr selbstverständlich auch über finanzielle Höchstbelastungen lenken, indem man ihn zum Ersticken bringt. Die Frage des Road Pricing steht hier auch an.

Sie sehen: Alles offene Fragen. Diese offenen Fragen gestatten es heute nicht, praktisch überfallartig – oder eben, wie es Herr Durrer sehr weise gesagt hat, "auf leisen Sohlen" – gesetzgeberisch tätig zu werden.

Ich bitte Sie deshalb dringend, diesen Minderheitsantrag abzulehnen und der Mehrheit zu folgen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Sie haben auf dem Antrag gesehen: Es heisst Verkehrslenkzentrale, nicht Verkehrsleitzentrale. Das ist gar nichts anderes als Planwirtschaft im Verkehr, und ich darf Sie orientieren, dass ACS, TCS und Astag diesen Vorschlag vehement bekämpfen. Ich habe deshalb eine Abstimmung mit Namensliste verlangt.

Wenigstens die bürgerlichen Kreise sollten an das denken, was sie bei der LSVA versprochen haben: Es gibt keine Verkehrslenkung. Jetzt will man den Verkehr umleiten, und der Strassengüterverkehr und damit die verladende Industrie sollen nochmals bezahlen. Ich verstehe, dass die Linke bereits Ja gesagt hat, denn das ist äusserst linke Verkehrspolitik.

Ich bitte Sie dringend, diesen Antrag abzulehnen.

Theiler Georges (R, LU): Wir haben diesen Antrag in der Kommission tatsächlich diskutiert. Er ist nicht die Erfindung von Herrn Schmid Odilo. Hingegen hat der Ständerat keinen

AB 2001 N 921 / BO 2001 N 921

solchen Antrag diskutiert. Das ist natürlich jetzt eine recht schwierige Situation.

Ich gebe offen zu: Ich habe in der Kommission gegen diesen Antrag gestimmt. Weshalb? Herr Bundespräsident Leuenberger konnte in der Kommission nicht anwesend sein. Wir konnten also gewisse Fragen nicht aus "oberstem Mund" beantwortet erhalten. Da kam zu dieser Verkehrslenkungsgeschichte natürlich ein schlechtes Gefühl auf. Aus diesem unguuten Gefühl heraus habe ich persönlich den Antrag abgelehnt.

Aber es ist natürlich eine Tatsache, dass eine Verkehrsleitung oder -lenkung eine sinnvolle Sache sein kann. Man könnte damit eine Kapazitätssteigerung zwischen 10 und 15 Prozent erreichen – wenn sie sinnvoll gemacht wird. Aber die Frage ist natürlich berechtigt, wie diese Verkehrsleitung, diese Verkehrslenkung, passieren wird. Ich erlaube mir, einige Fragen zu stellen. Ich weiss, damit gehen wir ein wenig in die Kommissionsdebatte zurück.

Heute ist es ja so, dass schwere Motorwagen im Nord-Süd-Verkehr bereits eine Verkehrslenkungsmassnahme erfahren können, wenn der Bundesrat das will. Was Herr Giezendanner gesagt hat, ist heute, mindestens auf der Nord-Süd-Achse, gemäss Gesetz schon möglich. Nach dem Entwurf des Bundesrates sollte es nun auch möglich sein, auf der Ost-West-Achse solche Verkehrsmassnahmen zu treffen.

Das noch auf die Personenwagen auszudehnen scheint mir eine vernünftige Lösung zu sein. Aber ich möchte das primär in Form von Informationen an die Benutzer und nicht in Form von Verboten realisiert sehen. Man soll damit nicht einfach eine Verkehrspolitik linker Provenienz realisieren, Herr Giezendanner, sondern eine durchaus vernünftige Verkehrspolitik.

Ich stelle Ihnen deshalb die folgenden Fragen, Herr Bundespräsident: Könnte aufgrund dieses Artikels z. B. ein Road Pricing eingeführt werden? Wie stellen Sie sich eine solche Verkehrslenkung vor? Soll man in diesem Bereich mit Informationen oder Verboten arbeiten?

Die Situation am Gotthard lässt es nicht zu, dass wir noch jahrelang warten. Da wäre es eigentlich sehr wichtig,



dass Chauffeure, aber natürlich auch Lenker von Personenwagen bessere Informationen erhielten. Wenn wir dies heute ablehnen, wird es bei dem Tempo, das in der Gesetzgebung ja bekanntlich herrscht, drei Jahre dauern, bis wir wieder einen Gesetzentwurf haben. Wenn wir dieses Thema auf dem Tisch haben wollen, sind wir also eigentlich gezwungen, heute eine Differenz zum Ständerat zu schaffen. Dann können wir dafür sorgen, dass die Kommission des Ständerates dieses Problem noch einmal in aller Tiefe angeht. Ich hoffe, dass auch Sie, Herr Bundespräsident, an einer entsprechenden Sitzung anwesend sein können, denn das Thema ist natürlich sehr wichtig und sehr brisant.

Wenn die Antworten auf die gestellten Fragen einigermaßen befriedigend ausfallen – wenn also nicht mit Verboten gearbeitet wird –, sollten wir heute dem Antrag Schmid Odilo zustimmen, dem Bundesrat folgen und für einmal auch ein wenig Vertrauen in den Ständerat haben.

Ich bitte Sie, den Antrag Schmid Odilo zu unterstützen.

Simoneschi Chiara (C, TI): Je pense que la proposition Schmid Odilo est très importante. Elle représente finalement une base légale claire et sûre pour accélérer la mise en place d'une centrale d'importance nationale de gestion du trafic. Je vous rappelle deux choses très importantes. Pendant la session de printemps, à Lugano, nous avons transmis la motion Ratti 99.3545 en tant que postulat. La motion Ratti, qui datait de 1999, nous prédisait déjà ce qui allait se passer sur nos routes. Vous avez tous vu ce qui s'est passé sur l'autoroute A2, Chiasso-Bâle, depuis le mois de mars. Vous avez vu ce qu'on a eu: embouteillages, queues, les problèmes qu'on a pu vivre au Tessin, comme dans les cantons d'Uri, de Lucerne et de Bâle. Déjà en 1999, donc, la motion Ratti – qui a été transformée en postulat pour des raisons formelles et pas pour des questions de contenu – disait qu'une des mesures possibles pour gérer un peu mieux le trafic sur l'autoroute A2, c'était l'institution d'une centrale nationale de gestion du trafic par le biais des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

C'est vrai qu'au sein de la Commission des transports et des télécommunications, nous avons examiné une proposition qui était la même que celle de M. Schmid Odilo qui "est tombée du ciel", à un moment où, malheureusement, M. Leuenberger, président de la Confédération, ne pouvait pas être présent. C'est vrai aussi que nous ne l'avons pas du tout discutée à fond. Nous avons en effet déjà des préjugés très forts, parce que nous avons peur qu'une centrale nationale de gestion du trafic puisse effectivement mettre en oeuvre le "road pricing". Ce n'est absolument pas de cela qu'il s'agit. Une centrale nationale de gestion du trafic est très importante, parce qu'elle permet, avec l'Italie et l'Allemagne, d'améliorer la gestion des flux de trafic. Je pense que si quelqu'un a les yeux ouverts – comme M. Theiler l'a dit –, il voit que cette mesure ne va certes pas résoudre tous les problèmes, mais, quand même, il voit aussi que c'est une mesure qui, avec les autres, peut aider à décongestionner un peu l'autoroute A2.

Donc, aujourd'hui, ici, nous avons la possibilité de créer cette base légale. Je pense qu'ensuite, le Conseil des Etats pourra aussi approfondir la question. Ainsi, nous aurions la possibilité d'agir dans le cadre du projet que le département de M. Leuenberger est déjà en train de concrétiser. Ici on avancerait un peu plus vite, on anticiperait le problème.

Donc, je vous prie de soutenir cet amendement.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Ich mache es kurz. Das Instrument der Telematik, der Verkehrslenkung, der Verkehrsleitung, ist grundsätzlich ein neutrales Instrument. Es ist wie ein Messer. Ein Messer können Sie gebrauchen, um Ihre Speisen zu schneiden. Ein Messer können Sie aber auch negativ einsetzen, um jemanden anzugreifen. Das ist mit der Telematik genau das Gleiche. Sie können Verkehrslenkung im positiven Sinn betreiben, aber auch so, dass es nicht zum Vorteil des Ganzen gereicht.

Wenn ich heute den Antrag Schmid Odilo unterstütze, dann gehe ich davon aus, dass die Verkehrslenkung, die damit beabsichtigt ist, und die sehr hohen Investitionen, die für dieses Instrument notwendig sein werden, dazu gebraucht werden, wie es im Antrag heisst, um die Verkehrsverlagerungsziele des Bundesrates zu erreichen. Das heisst nichts anderes, als einen Verkehr zu erzielen, der etwas menschen- und umweltverträglicher ist, der die Abwicklung des notwendigen Strassenverkehrs mit weniger Stau und weniger Problemen ermöglicht. Ich verstehe aber nicht eine Verkehrslenkung darunter, die nichts anderes im Sinn hat, als mit einer maximalen Optimierung des ganzen Strassensystems noch mehr Verkehr, noch mehr Lastwagen, noch mehr Autos, durch unser Land zu schleusen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Kollege Aeschbacher, würden Sie mir bitte den Unterschied zwischen Verkehrslenkung und Verkehrsleitung erklären?

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Ich mache keinen wissenschaftlichen Unterschied. Für mich kann man den Ver-



kehr leiten oder lenken; das ist für mich weitgehend dasselbe. Selbstverständlich machen Sie den Unterschied, dass die Verkehrslenkung darin besteht, dass etwas vorgeschrieben ist, während die Verkehrsleitung für Sie etwas Grosszügigeres, Fakultativeres ist.

Bezzola Duri (R, GR), für die Kommission: Der Antrag Schmid Odilo lag bereits einmal in ähnlicher Form als Antrag des Bundesrates auf dem Tisch der Kommission. Die Kommission hat ihn mit 13 zu 7 Stimmen bei 3 Enthaltungen abgelehnt.

Warum hat die Kommission diesen Antrag abgelehnt? Nicht wegen der Verkehrslenkungsmassnahmen, sondern weil es eine Nacht- und Nebelübung war und man davon überrascht wurde. Es handelt sich um ein fremdes Element, und die

AB 2001 N 922 / BO 2001 N 922

Kommission war auf diesen Problemkreis zu wenig vorbereitet. Man hat die Verbindung zur Verkehrstelematik hergestellt, obwohl man genau weiss, dass dieses Projekt vermutlich erst 2010 in Betrieb sein wird. Man kannte die Auswirkungen, die Kosten, die Organisation und die Zuständigkeiten nicht. Der Unterschied zwischen Artikel 53a SVG gemäss geltendem Recht und dem Antrag Schmid Odilo liegt darin: Gemäss geltendem Recht besteht eine Organisation zur Verkehrslenkung für den motorisierten Schwerverkehr bzw. Transitverkehr. Gemäss Antrag Schmid Odilo sollen die Lenkungsmassnahmen auch auf den Personenverkehr und auf das übergeordnete Strassennetz ausgedehnt werden.

Dieser Gedanke ist ja nicht neu, und deshalb bin ich der Meinung, dass man das Anliegen trotz der seinerzeit ablehnenden Haltung der Kommission auf irgendeine Art aufnehmen sollte. Der Ständerat müsste den Auftrag erhalten, diese Ergänzung der Lenkungsmassnahmen abzuklären. Ich teile die Meinung von Herrn Theiler, dass das Problem gelöst werden muss. Damit spreche ich nicht im Namen der Kommission, weil der Antrag Schmid Odilo neu eingereicht wurde. Persönlich glaube ich, dass wir verpflichtet sind, das hochaktuelle Problem der Lenkungsmassnahmen im Strassenverkehr zu überdenken, wie das Kollege Theiler erwähnt hat. Das Problem existiert, und eine Organisation im Zusammenhang mit dem Schwerverkehr ist bereits gemäss geltendem Recht vorgesehen. Ich wiederhole mich: In diesem Fall handelt es sich um meine persönliche Meinung.

Die Kommission hat einen ähnlichen Antrag, der – vielleicht mit kleinen Abweichungen – gleich lautete, abgelehnt in der Meinung, dass es zu schnell gegangen sei. Man war nicht vorbereitet und fühlte sich übergangen, weil es sich um ein fremdes Element handelte. Das aktuelle Problem muss aber gelöst werden.

Ich bitte Sie, das Problem gemäss den Ausführungen von Georges Theiler zu überdenken und dem Ständerat den Auftrag zu erteilen, das Thema Lenkungsmassnahmen im Strassenverkehr vertieft anzugehen.

Föhn Peter (V, SZ): Es kommt mir schon ungeheuerlich vor, wenn der Kommissionssprecher und Kommissionspräsident ein Plädoyer für einen Einzelantrag abgibt, nachdem diese Artikel in der Kommission – das muss deutlich gesagt werden – ausdiskutiert worden sind. Ich möchte schon bitten, dass er hier die Kommissionsmeinung und nur die Kommissionsmeinung vertritt!

Leuenberger Moritz (,): Ich bin Herrn Schmid sehr dankbar, dass er diesen Antrag gestellt hat. Von diesem Antrag hat Frau Simoneschi gesagt, er sei in der Kommission "arrivé du ciel". Dieser Himmel, das ist unser Departement bzw. der Bundesrat. Ich danke Ihnen für die Parallele, die Sie da gezogen haben. Es ist nicht so – das möchte ich ganz deutlich sagen –, dass mit diesem Antrag auf "leisen Sohlen" unser Telematikleitbild eingeführt werden sollte, und es ist schon gar nicht so, dass mit diesem Antrag versteckt das Road Pricing eingeführt wird, sondern das Motiv, das uns zu diesem Antrag veranlasst hat, ist die Stausituation auf der A2. Es ist doch relativ absurd, dass es heute noch – ich sage es vorsichtig – umstritten ist, ob Schwerverkehr auch auf der Ost-West-Achse – also beispielsweise in Härkingen – über den Grosse St. Bernhard geleitet werden könnte. Ich bin natürlich der Meinung, man könnte das tun, aber ich weiss, dass es Juristen gibt, die sagen, das sei nicht möglich, das betreffe nur streng die Nord-Süd-Route. Die einzige Möglichkeit, die man hätte, wäre, den Verkehr über die Gotthardpassstrasse zu lenken. Da wäre es eine Gelegenheit in dieser Situation, in der sich ja alle über die Stausituation empören, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, um hier Umleitungen und Umlenkungen vornehmen zu können.

Sie haben noch verschiedene Fragen, ob das Road Pricing betroffen sei oder nicht; das ist, wie gesagt, nicht die Absicht.

Sie haben die Frage gestellt, ob es nur um Empfehlungen oder auch um Gebote gehen würde. Es würde in erster Linie natürlich um Empfehlungen gehen, das ist ganz klar. Die Frage ist, was dann gemacht wird.

Hierzu noch eine Klammerbemerkung: Gemäss heutigem Recht – so sagte man – sei es rechtlich nicht mög-



lich, auch Fahrern von Privatpersonenwagen eine Empfehlung abzugeben, den Autoverlad am Lötschbergtunnel zu benutzen. Das sei nämlich eine Empfehlung für ein privates Unternehmen, also die BLS, die damit noch einen Gewinn machen könne. Es ist doch relativ absurd, wenn Privatfahrzeuge in stundenlangen Staus am Gotthard stehen und man ihren Lenkern nicht einmal sagen darf, es gebe dann noch die Möglichkeit des Autoverlads am Lötschberg, was allerdings etwas kostet – das könnte man ja auch noch sagen.

Ich möchte Sie ersuchen, jetzt dem Antrag Schmid Odilo zuzustimmen. Wenn noch eine Finissage und Klärungen nötig sind, können wir das im Ständerat ausarbeiten, aber es wäre eine verpasste Chance, wenn diese Gelegenheit jetzt nicht ergriffen würde.

Ich habe jetzt eine solche Arbeitsgruppe A2 ins Leben gerufen, wo alt Regierungsrat Twerenbold die Scharnierfunktion zwischen den Kantonen und uns übernehmen soll; deren Mitglieder sollen auch auf solche Lösungen kommen. Wenn wir aber nachher eine Gesetzesänderung machen müssen, mit Vernehmlassung und weiss ich was allem, dann dauert das unendlich lange Zeit.

Ich ersuche Sie daher, jetzt diese Gelegenheit beim Schopf zu packen. Wenn es um die Finanzierung geht, ist es klar, dass der Bund für die Aufwendungen der nationalen Verkehrslenkung aufkommen muss, insbesondere für die zusätzlichen Wechseltexanlagen, für die Übermittlungsnetze, den Aufbau und Betrieb der nationalen Verkehrslenkzentrale. Ohne Änderung des SVG müsste eine Verkehrslenkzentrale durch den Bund selber aufgebaut und betrieben werden. Es wäre besser, wenn bestehende kantonale und private Infrastrukturen zur Verkehrslenkung genutzt werden könnten.

Ich bitte Sie ja nur, jetzt einmal den Fuss in die Türe zu stellen, bevor das Differenzbereinigungsverfahren es uns verunmöglicht, überhaupt eine Lösung zu finden.

Binder Max (V, ZH): Herr Bundespräsident Leuenberger, ich möchte Sie fragen: Erachten Sie es nicht allenfalls als sinnvoller, auch als erfolgversprechender, wenn Sie uns im Rahmen dieser Verkehrstelematik eine separate Botschaft vorlegen? Nämlich dann, wenn diese Vernehmlassung ausgewertet ist und man auch weiss, was sie alles enthält. Erachten Sie es nicht als besser, eher Erfolg mit einer vernünftigen, sauberen Lösung zu haben als heute mit "diesem Überfall" im Strassenverkehrsgesetz?

Leuenberger Moritz (,): Wie gesagt geht es nicht um die Umsetzung unseres Verkehrstelematikleitbildes. Das ist sehr viel komplexer. Dort hat es auch umstrittene Dinge drin, die wir bei dieser Gelegenheit absolut nicht einführen wollen. Aber wenn ich an die Situation auf der A2, an die Communiqués und Stellungnahmen der verschiedensten Kreise denke, die besagen, man müsse jetzt "subito" etwas machen, finde ich es etwas bedauerlich, wenn Sie jetzt sagen: Machen Sie das sauber und langsam und mit einem Vernehmlassungsverfahren. Es geht nur darum, dass es hier schnell gehen kann.

Hess Peter (C, ZG): Das Wort für eine persönliche Erklärung hat Herr Giezendanner. Damit dürfte das Ungleichgewicht von heute Morgen zwischen der SP- und der SVP-Fraktion wieder etwa ausgeglichen sein. (*Heiterkeit*)

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ich komme mit einem Dank zu Ihnen, Herr Bundespräsident. Sie haben sinn gemäss gesagt, es könne keine Frage sein, ob man den Verkehr von Härkingen aus über den Gotthard oder über den San Bernardino umleite.

AB 2001 N 923 / BO 2001 N 923

Die Basler Industrie wird insbesondere den Herren Theiler und Bezzola für die 120 Kilometer danken; das heisst nach GU-Tarif nämlich 370 Franken mehr Fracht. Das haben Sie beide zu verantworten.

Theiler Georges (R, LU): Herr Giezendanner, das kann ich sehr wohl verantworten. Wenn Sie eine Lösung haben, wonach Sie in Härkingen die Information erhalten, wo Sie durchfahren sollen – kein Verbot –, dann können Sie in Härkingen machen, was Sie wollen. Sie können auch über den Gotthard fahren und dort drei Stunden warten. Das ist die Alternative. Oder Sie können die Route nehmen, für die Sie eine Empfehlung haben, da geht's vielleicht in Kilometern etwas länger – das gebe ich gerne zu. Es gibt doch nichts Schöneres, Herr Giezendanner, als im Leben eine Wahl zu haben!

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 99.036/1379)

Für den Antrag Schmid Odilo 83 Stimmen

Dagegen 55 Stimmen





Art. 55 Abs. 1

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Föhn, Binder, Giezendanner, Heim, Hegetschweiler, Kurrus, Schenk, Seiler, Theiler, Vaudroz René)

Auffällige Fahrzeugführer sowie

Art. 55 al. 1

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Föhn, Binder, Giezendanner, Heim, Hegetschweiler, Kurrus, Schenk, Seiler, Theiler, Vaudroz René)

Les conducteurs de véhicules attirant l'attention, de même

Föhn Peter (V, SZ): In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit versuche ich es möglichst kurz zu machen. Im heutigen Strassenverkehrsgesetz, in Artikel 55 Absatz 2, heisst es: "Fahrzeugführer und an Unfällen beteiligte Strassenbenützer, bei denen Anzeichen von Angetrunkenheit vorliegen, sind geeigneten Untersuchungen zu unterziehen." Also kann eine Blutprobe angeordnet werden, wenn Anzeichen dafür vorliegen.

Der Bundesrat will die so genannte Fahruntfähigkeit flächendeckend anpeilen können. Dieser Artikel, wenn er so aufgenommen wird, ruft sofort nach mehr Staat. So sind auch die Polizeiorgane und Untersuchungsrichter über diese Formulierung nicht glücklich. In meinem Antrag schlage ich vor, dass nur auffällige Fahrzeugführer einer Alkoholprobe unterzogen werden. Mein Wille ist es, den administrativen und verwaltungstechnischen Aufwand so gering als möglich zu halten.

Belassen wir es beim Ist-Zustand, dass nur auffällige Fahrzeugführer einer Probe unterzogen werden. Denn damit gab es bis anhin keine Probleme, und die Vollzugsbehörde möchte gleich weiterfahren können.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Wir haben es heute mehrfach gehört: Alkohol ist nach wie vor eine der massgeblichen Unfallursachen im Strassenverkehr. Es ist statistisch festgestellt worden, dass bei über 20 Prozent der tödlichen Unfälle Alkohol im Spiel ist.

Wenn es gelingen sollte, dem Parlament schmackhaft zu machen, den Alkoholgrenzwert auf 0,5 Promille herabzusetzen, haben wir im Kampf gegen alkoholisiertes Fahren einen ersten Markstein gesetzt. Es braucht daneben aber auch die Möglichkeit, diese Situation zu kontrollieren. Eines der wichtigsten Probleme beim Alkohol ist, dass man die Leute, die nur leicht oder mittel alkoholisiert sind, nicht ohne weiteres erkennt. Gemäss heutiger Regelung ist es so, dass man zuerst entweder einen Unfall verursachen oder zumindest durch auffälliges Fahren die Aufmerksamkeit der Polizeiorgane auf sich ziehen muss. Erst dann, bei Auffälligkeit oder bei Verursachen eines Unfalles, kann die Polizei eine Atemluftkontrolle anordnen, allenfalls auch eine Blutalkoholkontrolle. Das ist äusserst unbefriedigend und verhindert eben gerade eine systematische und zuverlässige Überwachung derjenigen, die alkoholisiert Auto fahren.

Wir haben es heute mehrfach gehört:

Es ist die Absicht aller hier, dafür zu sorgen, dass nicht weiterhin mit alkoholisierten Fahrern auf unseren Strassen gerechnet werden muss; diese gehören nicht ans Steuer.

Die Schweiz wäre nicht der einzige Staat, der die verdachtsfreie Atemluftkontrolle einführen würde. Das hat sich bereits in anderen Staaten bewährt und sollte bei uns auch so rasch als möglich eingeführt werden. Es muss nicht ein zusätzlicher Aufwand entstehen; es muss nur die Möglichkeit geschaffen werden, dass die Polizei im Rahmen ihrer übrigen Kontrollen, die übrigens niemand bestreiten würde – die üblichen Verkehrskontrollen, wo an den Motorfahrzeugen Licht, Pneus usw. kontrolliert werden –, einen Atemlufttest vornehmen und so jene Autofahrer erfassen kann, die alkoholisiert sind, aber nicht offensichtliche Anzeichen dieser Alkoholisierung erkennen lassen.

Man hat in Untersuchungen festgestellt, dass viele tatsächlich mit 0,4 oder 0,5 Promille oder mehr belastete Autofahrer von der Polizei in einer ersten Kontrolle nicht als verdächtig festgestellt wurden, sondern erst bei der Blutalkoholkontrolle oder beim "Blastest". Es gibt also eine hohe Dunkelziffer, die nicht erfasst wird, die wir aber erfassen müssen.

Wenn wir mit den Blutalkoholwerten, mit der Stigmatisierung des Fahrens in alkoholisiertem Zustand, auch eine präventive Wirkung erzielen wollen, wenn wir mit den Massnahmen, die im Bereich des Führerausweisentzu-



ges geschaffen werden, wirklich eine gute, präventive, durchschlagende Wirkung erzielen wollen, müssen wir unbedingt auch dafür sorgen, dass dies kontrolliert werden kann.

Ich verstehe im Übrigen nicht, wie man sich dieser Kontrolle widersetzen kann. Es geht nicht um eine Blutentnahme, die einen Eingriff in den Körper des Menschen bedingt. Es geht um eine sehr einfache, sehr schnell durchführbare Kontrolle, die niemanden verletzt und nicht schwieriger durchzuführen ist, als wenn ein Fahrer aussteigen, seinen Kofferraum öffnen und der Polizei sein Pannendreieck vorweisen muss. Es ist notwendig, dass nicht nur kontrolliert wird, ob das Fahrzeug in Ordnung ist, sondern auch, dass der Lenker "in Ordnung" ist. Auch das muss kontrolliert werden können, genau gleich, wie man Fahrzeug und Ausrüstung kontrolliert. Deshalb bitte ich Sie sehr, den Antrag der Minderheit Föhn abzulehnen und mit der Mehrheit dem bundesrätlichen Antrag zu folgen.

Hess Peter (C, ZG): Die CVP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie die Minderheit unterstützt.

Hegetschweiler Rolf (R, ZH): Es geht um die Frage, ob die Polizei in Zukunft Kontrollen, primär bezüglich Alkohol, anordnen und durchführen kann, ohne dass sich die betroffenen Fahrer irgendwie auffällig oder unkorrekt verhalten hätten oder irgendein Verdacht vorliegen würde. Der Antrag der Minderheit Föhn entspricht der aktuellen Praxis. Im geltenden Gesetz ist die Problematik so umschrieben, dass Anzeichen von Ange-trunkenheit vorliegen müssen, damit sich diese Lenker geeigneten Untersuchungen unterziehen müssen. Bei Grosskontrollen, wie sie heute ja zumeist nachts durchgeführt werden, liegt es im Ermessen der Beamten, eine Alkoholprobe über die Atemluft durchzuführen. Wir können davon ausgehen, dass die eingesetzte Polizei über genügend Routine verfügt, dies einigermassen korrekt zu machen. Die Erfahrung zeigt auch, dass die Trefferquote für alkoholisierte Fahrer bei diesen Kontrollen recht hoch ist. Damit erfüllt die heutige Regelung weitgehend ihren Zweck, und eine Verschärfung drängt sich nicht auf.

AB 2001 N 924 / BO 2001 N 924

Ich bitte Sie im Namen der FDP-Fraktion, der Minderheit zuzustimmen.

Hollenstein Pia (G, SG): Ich finde es doch allerhand, dass unterdessen offenbar auch die CVP-Fraktion über die Bücher gegangen ist und hier verkündet, auch sie könne dieser simplen, einfachen, billigen Massnahme, die wir im Rat vor nicht allzu langer Zeit mehrheitlich unterstützt haben, nicht mehr zustimmen. Es war eine Motion, die überwiesen wurde, und damals war es noch ganz klar, dass auch die CVP-Fraktion, die sonst bei jeder Gelegenheit für präventive Massnahmen plädiert, dafür war. Diese Massnahme führt ganz klar zu mehr Sicherheit, weil sie es ermöglicht, dass man verdachtsfrei kontrollieren kann. Das wirkt auch präventiv und führt zu einer geringeren Gefährdung der Leute im Strassenverkehr.

Ich bitte Sie und insbesondere die CVP-Fraktion, diese Meinung noch einmal zu überdenken, auch wenn der Kommissionsprecher jetzt eine andere Position dargelegt hat. Das ist eine Kehrtwendung für weniger Sicherheit. Ich würde es wirklich tragisch finden, wenn die CVP-Fraktion von diesem präventiven Ansatz geschlossen abkommen würde. Die Massnahme ist technisch einfach und würde von der Wirkung her viel bringen.

Marti Werner (S, GL): Die SP-Fraktion unterstützt den Entwurf des Bundesrates und den Antrag der Mehrheit. Die Fraktionssprecher und auch Frau Hollenstein haben bereits dargelegt, dass diese präventiven Kontrollen ihre Auswirkungen haben. Herr Hegetschweiler sagt, beim heutigen System sei die Trefferquote hoch. Das ist doch gerade ein Grund, die breiter gefasste Kontrolle zu machen, denn auch dort besteht eine grosse Gefahr, dass Leute unterwegs sind, deren Blutalkoholkonzentration höher ist als zugelassen.

Zur Fassung, wie Sie uns die Minderheit Föhn vorschlägt. Sie ist schon aus juristischen Gründen abzulehnen. Ich meine: Beim besten Willen, aber was heisst hier "auffällige Fahrzeugführer"? Wann ist ein Fahrzeugführer "auffällig"? Wenn er eine Alkoholfahne hat? Ist er nur auffällig, wenn man seinen Namen nicht kennt? Ist er weniger auffällig, wenn er eine bekannte Persönlichkeit ist? Gerade dieses System der selektiven Kontrolle erlaubt eine Willkür, für die in diesem Gesetz nicht noch auf diese Art und Weise eine Grundlage geschaffen werden muss.

Mit der flächendeckenden Kontrolle haben wir die Gewissheit, dass alle gleich erfasst werden, unabhängig davon, wie ihr Name im Führerausweis lautet. Diese Fassung ist schon aus rechtsstaatlichen Gründen zu wählen, aber auch aus Gründen der Verkehrssicherheit. Sie bietet uns auch die notwendige Prävention – weshalb wir diese Fassung unterstützen und nun mit Erstaunen feststellen, dass anscheinend nun doch alle Fraktionen, auch diejenigen, die vorher der Mehrheit zugestimmt haben, von dieser richtigen Massnahme nichts mehr wissen wollen.



Binder Max (V, ZH): Der Verkehr soll rollen und nicht in Kontrollen ersticken! Die heutige Praxis hat sich bewährt. Die neue Fassung bringt eine wesentliche Verschärfung gegenüber dem geltenden Recht. Neu braucht es keinen Verdacht mehr, kein Anzeichen mehr von Angetrunkenheit oder anderen Dingen, um eine Atemalkoholprobe anzuordnen. Das kann zur Überlegung führen, dass plötzlich flächendeckende, willkürlich verordnete Routineproben durchgeführt werden. Für mich kommt das einer gewissen Schikane gegenüber den Teilnehmern des motorisierten Verkehrs gleich. Auch das abschwächende Element der Kann-Formulierung kann daran nichts ändern.

Wir sind selbstverständlich der Meinung, dass auf jeden Fall bei Unfällen alle Beteiligten einer Blutalkoholprobe zu unterziehen sind, aber sicher soll nicht jemand, der friedfertig auf der Landstrasse fährt und in eine Fahrzeugkontrolle gerät, wie das heute schon möglich ist, zusätzlich zur Kontrolle des Fahrzeugs – das hat ja auch mit Verkehrssicherheit zu tun – ohne irgendwelche Motivation noch einem Atemalkoholtest unterzogen werden.

Deshalb stimmen wir dem Antrag der Minderheit Föhn zu.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: Avec la proposition de minorité Föhn, nous arrivons vraiment dans une question sémantique. Vous voyez ici M. Binder; vous l'envisagez qui roule sur la nationale; M. Binder n'attire pas l'attention, "er ist nicht auffällig". On fait une petite manoeuvre, (*Hilarité*) et vous voyez maintenant M. Binder qui roule sur la nationale, "er ist auffällig geworden". Maintenant, il attire l'attention et il justifie d'une intervention. Vous voyez bien, Monsieur Föhn, que je ne veux pas étouffer M. Binder avec mon écharpe, mais il ne sera pas non plus étouffé dans les contrôles! Une formulation de ce type-là n'est tout simplement pas possible dans la loi, et donc la majorité de la commission vous propose bien entendu de rejeter la proposition de la minorité Föhn.

Plus sérieusement, il s'agit là d'un point tout à fait clé de la loi et du nouveau concept. C'est une des mesures importantes pour pouvoir augmenter la sécurité, que la majorité souhaite. C'est une réelle mesure de prévention que de pouvoir ainsi tester des conducteurs qui n'attirent pas ou qui n'attirent pas encore l'attention. Au nom de la majorité de la commission, je vous recommande de rejeter la proposition de minorité Föhn.

Hess Peter (C, ZG): Ich bin gespannt, wie Herr Bundespräsident Leuenberger uns das Wort "auffällig" vor Augen führen wird.

Leuenberger Moritz (,): Ich bin offen gestanden etwas erstaunt, dass zwei Fraktionen erklären lassen, sie seien angeblich mit dem Antrag der Minderheit einverstanden. Ich kann das nur auf eine Kommunikationspanne zurückführen, denn die verdachtsfreie Alkoholkontrolle war stets völlig unbestritten. Ich kann mich an die Motion erinnern, die 1993 überwiesen wurde. Ich weiss es nicht mehr genau, aber sie ist im Nationalrat entweder einstimmig oder grossmehrheitlich überwiesen worden. Das war 1993. Diese Motion war eine wesentliche Voraussetzung für dieses ganze Gesetz. Deshalb kann ich nicht verstehen, warum jetzt plötzlich die verdachtsfreie Alkoholkontrolle wieder aufgegeben werden soll.

Es wurde immer gesagt, es sei heute der wesentliche Mangel, dass die Polizei nachweisen müsse, dass jemand auffällig gefahren sei, und dass bei den Grosskontrollen alles kontrolliert werden könne – das Panendreieck im Auto, ob die Pneus abgefahren sind, ob das Chassis noch hält –, aber keine Atemkontrolle durchgeführt werden könne. Das war ein ganz grosser Mangel, und deswegen haben wir diese Bestimmung getreu Ihrem Auftrag, dem Auftrag des Nationalrates, nun hier eingebaut. Denken Sie auch daran, dass das präventiv ausserordentlich wichtig ist. Erst dann, wenn diejenigen wissen, die trinken und sich dann doch ans Steuer setzen, dass sie zur Atemprobe aufgefordert werden können, ist es möglich, dass sie nicht immer darauf hoffen, vermutlich dann schon nicht erwischt zu werden, dass sie, wenn die Polizei kommt, das Fenster herunterkurbeln, sehr tief atmen und damit den Geruch vermeiden können und auch sonst nicht zu schnell fahren.

Aus Präventionsgründen ist es sehr wichtig, dass Sie diesen Absatz gemäss bundesrätlichem Entwurf aufrechterhalten. Ich ersuche darum, dass alle staatstragenden Parteien in diesem Saal oder doch wenigstens ein Teil Ihrer Fraktionen dies doch jetzt bitte tun sollen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 99.036/1380)

Für den Antrag der Mehrheit 76 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 54 Stimmen

Art. 55 Abs. 2–5





Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

AB 2001 N 925 / BO 2001 N 925

Art. 55 al. 2–5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Präsident (Hess Peter, Präsident): Über die Absätze 5bis und 6 ist bereits entschieden worden.

Art. 56 Abs. 1

Antrag der Kommission

Mehrheit

Unverändert

Minderheit

(Binder, Bezzola, Föhn, Glur, Hegetschweiler, Kurrus, Polla, Schenk, Seiler, Weigelt)

Der Bundesrat ordnet die Arbeits- und Präsenzzeit der berufsmässigen Führer von schweren Motorfahrzeugen zum Sachentransport und von Motorfahrzeugen zum Personentransport mit mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz. Er sichert

Art. 56 al. 1

Proposition de la commission

Majorité

Inchangé

Minorité

(Binder, Bezzola, Föhn, Glur, Hegetschweiler, Kurrus, Polla, Schenk, Seiler, Weigelt)

Le Conseil fédéral règle la durée de travail et de présence des chauffeurs professionnels de véhicules automobiles lourds affectés au transport de choses et de véhicules affectés au transport de personnes et comportant plus de huit sièges en plus du siège du chauffeur. Il veille

Präsident (Hess Peter, Präsident): Über diese Bestimmung ist bei Artikel 25 Absatz 2 bereits entschieden worden.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 57c

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Aeschbacher, Fehr Hans-Jürg, Hollenstein, Jossen, Pedrina)

.... erfordert. Sie belasten die Kosten verursachergerecht dem motorisierten Verkehr.

Abs. 2

Mehrheit

.... übertragen, sofern diese selbst keine verkehrspolitischen Interessen vertreten.

Minderheit

(Hegetschweiler, Binder, Föhn, Giezendanner, Kurrus, Polla, Schenk, Theiler, Vaudroz René)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 57c

Proposition de la commission

Al. 1

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Aeschbacher, Fehr Hans-Jürg, Hollenstein, Jossen, Pedrina)

.... les Etats voisins. Ils font supporter la charge financière au trafic motorisé, conformément au principe du pollueur-payeur.

Al. 2

Majorité

.... des organisations privées, pour autant qu'elles ne représentent pas elles-mêmes les intérêts des transporteurs.

Minorité

(Hegetschweiler, Binder, Föhn, Giezendanner, Kurrus, Polla, Schenk, Theiler, Vaudroz René)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Artikel 57c befindet sich in einem neuen Abschnitt: Es geht um die Verkehrsinformation. Hier wird zuerst einmal aufgeführt, dass die Kantone die Strassenbenützer über aussergewöhnliche Verkehrslagen, über Verkehrsbeschränkungen und Strassenverhältnisse informieren sollen. Die Kantone sollen auch ihre Nachbarkantone orientieren, ja sogar die Nachbarstaaten. Es kommt hier also eine Informationsaufgabe auf die Kantone zu, die sie bis heute so noch nicht wahrgenommen haben. Der Antrag, den ich Ihnen als Sprecher einer stattlichen Minderheit unterbreite, soll sicherstellen, dass diese Informationsaufgabe, die hier auf die Kantone zukommt, nicht aus Steuergeldern der Kantone bezahlt und getragen werden muss, sondern dass diese Aufgabe verursachergerecht dem motorisierten Verkehr angelastet wird. Das steht nicht so im Antrag des Bundesrates. Vielleicht hat der Bundesrat geglaubt – oder ist stillschweigend davon ausgegangen –, dass diese Aufgaben, die recht viel Geld kosten könnten, tatsächlich verursachergerecht, und nur verursachergerecht, bestritten würden. Ich möchte das aber auch ausdrücklich im Gesetz festgehalten haben. Das verursachergerechte Belasten der Kosten ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit, über die man aus meiner Sicht eigentlich gar nicht mehr viele Worte verlieren müsste. Ich gebe Ihnen trotzdem noch drei zusätzliche Argumente dafür:

1. Es ist ein Problem des Motorfahrzeugverkehrs, das mit dieser Information gelöst werden soll. Diese soll ja sicherstellen, dass die Strassen von den Benützern gut befahren werden können, dass Staus gemeldet werden, dass aussergewöhnliche Situationen sofort bekannt werden. Das ist eine Massnahme zugunsten des Strassenverkehrs, der Strassenbenützer. Sie soll also auch von denjenigen getragen und bezahlt werden, die davon profitieren, nicht aber von allen Steuerzahlern, schon gar nicht von jenen, die nicht einmal ein Auto besitzen.

2. Die Verkehrsinformation und auch die Telematik dienen ja in erster Linie dazu, das Strassensystem optimal auszunützen oder, mit anderen Worten, den Kollaps auf der Strasse zu verhindern. Denn – das muss auch deutlich gesagt sein – eine Verkehrsreduktion ist aus politischen Gründen einstweilen ja nicht möglich. Wenn also die Zielsetzung "Verhinderung des Kollapses auf dem schweizerischen Strassensystem" eine der Zielsetzungen dieser Informationen sein soll, dann ist es auch ganz logisch, dass die Kosten dafür von jenen aufgebracht werden, für die man diese Massnahme trifft.

3. Würde die Verkehrsinformation für die Strasse nicht verursachergerecht vom Strassenverkehr bezahlt, sondern würde sie mit Steuermitteln bezahlt, so würde das eine krasse und stossende Ungleichheit gegenüber dem öffentlichen Verkehr bedeuten, der die Kosten für seine eigenen Verkehrsinformationen der verschiedensten Art auch selber tragen muss. Eine solche Ungleichheit zu schaffen, kann ja nicht die Meinung sein. Ich vermute aber – und würde es unter Umständen gerne von unserem Verkehrsminister hören –, dass der Zusatz, den die Minderheit im Gesetzestext beantragt, nicht im Entwurf des Bundesrates enthalten ist, weil die



Meinung war, es sei eine Selbstverständlichkeit, dass die Kosten für die Verkehrsinformation für die Strasse von den Benützern dieses Systems aufgebracht werden müssten.
In diesem Sinne bitte ich Sie, den Antrag der Minderheit zu unterstützen.

AB 2001 N 926 / BO 2001 N 926

Hegetschweiler Rolf (R, ZH): Zuerst eine Vorbemerkung zu Artikel 53, zur Diskussion betreffend den Antrag Schmid Odilo. Ich hatte etwas Mühe mit der Erklärung von Bundespräsident Leuenberger, als er gesagt hat, selbst wenn man wollte, könnte man unter dem bestehenden Gesetz die Autofahrer nicht informieren. Aber in Artikel 57c Absatz 1 wird ja ganz klar gesagt, die Kantone würden die Strassenbenutzer informieren. Da hat also mindestens die Aussage nicht ganz korrekt getönt.

Neu sind es die Kantone, welche die Strassenbenutzer über aussergewöhnliche Verkehrslagen, Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverhältnisse, insbesondere auf Durchgangsstrassen, orientieren. Sie orientieren auch andere Kantone und Nachbarstaaten, soweit es die Sachlage erfordert. In Absatz 2 ist die Möglichkeit erwähnt, diese Informationsaufgabe privaten Organisationen zu übertragen. Diese beiden Bestimmungen sind den Minderheiten "in den falschen Hals" geraten. Bei Absatz 1 verlangt die Minderheit Aeschbacher, dass die Kosten für die Verkehrsinformation kostenverursachergerecht dem motorisierten Verkehr anzulasten seien.

Dazu folgende Bemerkungen: Die verursachergerechte Zuweisung der Kosten ist längst nicht so einfach, wie es die Minderheit sieht, die – so scheint mir – auf jenem Auge blind ist, mit welchem objektiv auch der Nutzen von Verkehrsinformation gesehen werden sollte, wo immer sie auch herkommt. Wem sollen beispielsweise Informationen zugerechnet werden, wenn es sich um die Tour de Suisse handelt, die ja bekanntlich von Radfahrern verursacht wird, oder Verkehrsinformationen im Zusammenhang mit Grossveranstaltungen wie Fasnachtsumzügen, der Street Parade oder beispielsweise Demonstrationen von Gewerkschaften?

Sie sehen, wie absurd der Antrag der Minderheit Aeschbacher ist. Bitte lehnen Sie ihn ab.

In Absatz 2 wird den Kantonen erlaubt, diese Informationsaufgabe privaten Organisationen zu übertragen. Hier möchte ich meine Interessenbindung offen legen: Ich bin Vorstandsmitglied des ACS, Sektion Zürich.

Der Antrag Aeschbacher wurde leider von der Kommissionsmehrheit übernommen. Er verlangt, dass diese Informationsaufgabe nur Organisationen übertragen werden darf, die selbst keine verkehrspolitischen Interessen vertreten. Diese Bestimmung zeugt von einer etwas eigenartigen Haltung und kann nicht anders interpretiert werden, als dass damit den Verkehrsverbänden TCS und ACS eins ausgewischt werden soll. Diese Verbände haben nun seit Jahrzehnten diese Aufgabe gut, professionell und – so weit ich feststellen kann – auch objektiv wahrgenommen. Es gibt wohl kaum einen plausiblen Grund, gerade diese Organisationen nun auszuschliessen. Sie bieten ja auch andere Dienstleistungen an, die von ihren Mitgliedern bezahlt werden, aber vielfach im Interesse einer breiteren Öffentlichkeit sind.

Es gibt auch andere Beispiele, die mit dieser Ausschlussklausel vermutlich aber nicht gemeint sind, beispielsweise die Mitfahrzentrale des VCS. Ich würde mich auch nicht daran stossen, wenn der Verband öffentlicher Verkehr, der ja von Kollege Vollmer präsiert wird, entsprechende Informationen zum öffentlichen Verkehr abgeben würde. Aber diese von Missgunst geprägte Formulierung gehört nicht ins Gesetz.

Ich bitte Sie, der Minderheit zuzustimmen.

Kurrus Paul (R, BL): Ich spreche zu Artikel 57c Absatz 2. Bei der Verkehrsinformation handelt es sich um eine technische Massnahme, die nachgewiesenermassen positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat. In gewissen Ländern wird diese Information allein durch die Polizei erbracht, z. B. durch die Gendarmerie Nationale in Frankreich. In der Schweiz erfolgt sie durch drei Partner: durch die SRG, die Polizei und den TCS. Mit Politik hat diese Dienstleistung gar nichts zu tun. Der Antrag der Kommissionsmehrheit vergisst z. B., dass die Europäische Verkehrsinformationszentrale ihren Sitz in Genf beim TCS hat. Der Antrag vergisst auch, dass z. B. während des Lawinenwinters der TCS innerhalb von zwei Wochen über 40 000 Telefonanrufe entgegengenommen und beantwortet hat und dass überlastete Behörden Anfrager an den TCS verwiesen haben.

Wie das Bundesgericht in seinem jüngsten Entscheid zur Frage der Namensnennung der Verkehrsverbände klar unterstrichen hat, werden die Stellungnahmen im Bereich der Verkehrspolitik in der Öffentlichkeit unter dieser Optik wahrgenommen und gewichtet. Das Gericht ging dabei klar davon aus, dass der Durchschnittszuhörer auch während des Abstimmungskampfes vor allem den Inhalt der Verkehrsinformationen zur Kenntnis genommen hat. Diejenigen, die z. B. dem TCS die Verkehrsinformation mit politischen Argumenten absprechen wollen, haben keine eigene Alternative. Im Gegenteil – sagen wir dies hier einmal öffentlich – wollen sie



gemäss einer Beschwerde an das Bundesgericht eine Verkehrsinformation, die sich allein auf die Erwähnung von Geisterfahrern beschränkt. Nun frage ich Sie, ob das Ihre Wähler auch so sehen. Namens der FDP-Fraktion empfehle ich Ihnen deshalb, der Minderheit Hegetschweiler und damit dem Bundesrat und dem Ständerat zuzustimmen.

Pedrina Fabio (S, TI): Ich spreche im Namen der SP-Fraktion zum Thema Verkehrsinformation, das in Artikel 57c behandelt wird. Es geht um zwei Probleme, verteilt auf drei Absätze: In den Absätzen 1 und 3 geht es um die Kostenanlastung für die Verkehrsinformation, in Absatz 2 um die Interessenunabhängigkeit bei der Informationsverbreitung. Ich werde mich kurz fassen.

Zuerst zu den Absätzen 1 und 3: Gemäss Angaben des Astra sollte der Bund in den nächsten zehn Jahren für Telematik und Verkehrsinformation Kosten von etwa 600 bis 800 Millionen Franken tragen. Die eigentlichen Kosten für den Teilbereich Verkehrsinformation gemäss dem hier zur Diskussion stehenden Artikel sollten aber relativ bescheiden ausfallen. Unter Einbezug von Absatz 2 wissen wir, dass eine Teilfinanzierung, wenn nicht die ganze Finanzierung, auch durch Werbung gesichert werden könnte.

Die Anwendung des Verursacherprinzips ist die logische Lösung, damit die Kantone, welche noch die voraussichtlich bescheidenen Restkosten decken müssen, verursachergerecht den motorisierten Verkehr belasten können, in dessen Interesse diese Kosten entstehen. Ich bitte Sie deshalb, hier bei Absatz 1 konsequent der Minderheit, bei Absatz 3 der Mehrheit und damit auch dem Bundesrat zu folgen.

Nun zu Absatz 2: Hier möchte die Minderheit de facto beim Status quo bleiben, d. h. wie heute erlauben, dass mit der Verkehrsinformation – insbesondere über das Radio – an das ganze Publikum, nicht nur an die Strassenbenützer, wie der Entwurf es vorschlägt, ungehindert auch nicht über jeden Zweifel erhabene Zusatzinformationen, nämlich Markenpropaganda, mitgeliefert wird.

Ich bin einverstanden, dass die Vermittlung von Verkehrsinformationen gegen Kostenentschädigung an private Organisationen übertragen wird. Aber bitte auf neutraler Basis! Es wäre unakzeptabel, wenn wir mit staatlichen Geldern Privatorganisationen helfen würden, ihren politischen Interessen zum Durchbruch zu verhelfen – ich brauche keine Namen oder Kürzel zu nennen. Ob das objektiv ist, Herr Hegetschweiler, sei dahingestellt. Es geht um anständige und neutrale Information für eine korrekte Demokratie.

Ich bitte Sie deshalb, bei Absatz 2 der Mehrheit zu folgen.

Scheurer Rémy (L, NE): Si Mme le rapporteur de langue française me promet de ne pas m'affubler de son écharpe, j'aimerais lui poser une question sémantique. A l'article 57c alinéa 1er du projet du Conseil fédéral, il est dit que "les cantons informent les usagers de la route", alors que dans la proposition de la majorité de la commission à l'article 57c alinéa 2, on parle d'organisations privées qui "ne représentent pas elles-mêmes les intérêts des transporteurs". Je crois qu'il faudrait avoir ici qui "ne représentent pas elles-mêmes les intérêts des usagers de la route", parce qu'on fait manifestement référence aux mêmes personnes qu'à l'alinéa 1er.

AB 2001 N 927 / BO 2001 N 927

Les usagers de la route et les transporteurs ont des points communs, mais ce n'est pas la même notion. C'est pourquoi je serai heureux d'avoir votre explication qui pourra être utile à la commission de rédaction aussi, parce qu'il y a là une différence qui est peut-être une différence de sens qui va au-delà de ce qu'une commission de rédaction peut faire.

Pour le reste, au nom du groupe libéral, je trouve très curieuse la proposition de la majorité de la commission, qui entend exclure de la tâche de l'information les organisations mêmes qui, jusqu'à présent, se sont révélées être les mieux capables de donner ces informations et qui l'ont fait avec beaucoup de diligence et beaucoup de compétence. Il est évident que cette proposition revient à exclure le TCS. Cela aboutirait aussi à une manière de duplication de l'information, car il va de soi qu'on ne va pas interdire au TCS de continuer de diffuser des informations qui sont précieuses pour tous les usagers de la route, usagers qui connaissent bien le bulletin d'information et qui savent comment le capter. Cela, on ne pourra donc pas l'interdire.

En revanche, avec la proposition de la majorité, les cantons devraient confier à des organisations privées, qui jusqu'à présent n'ont eu aucun intérêt pour la circulation et l'usage de la route, le soin de cette information. Ce serait une duplication des tâches: on ne supprime pas le TCS, on ajoute quelque chose. Or, le TCS agit avec les cotisations, avec l'argent de ses sociétaires, et il n'en coûte, je crois, rien à la communauté publique, il n'en coûte rien aux cantons, il n'en coûte rien à personne, si ce n'est à ses membres. S'il faut transformer la prestation offerte par le TCS en service et avoir des organisations qui s'en occupent, on aura alors des organisations qui vont devoir se faire payer les informations qu'elles donneront. Peut-être qu'elles iront acheter leurs informations au TCS et on aura fait une belle avance à ce moment-là!



C'est pourquoi je vous prie de suivre la proposition de la minorité Hegetschweiler et de rejeter la proposition de la majorité qui est terriblement discriminatoire à l'égard du TCS qui a toujours très bien fait son travail.

Hollenstein Pia (G, SG): Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit Aeschbacher zu Absatz 1 anzunehmen und den Antrag der Minderheit Hegetschweiler zu Absatz 2 abzulehnen.

Letzte Woche haben wir den Verfassungsartikel für die Kostenwahrheit im Verkehr beerdigt. Die bürgerliche Mehrheit in diesem Saal hatte damals argumentiert, dass der öffentliche Verkehr bei diesem Verfassungsartikel zur Debatte stehen würde, dass er betroffen wäre, dass das negativ sei. Genau dieses Argument, das Sie letzte Woche ins Feld geführt haben, sticht heute nicht mehr. Mit dem Antrag der Minderheit Aeschbacher wird nur der motorisierte Verkehr seine Kosten tragen müssen; vor allem nur jene Kosten, die er wirklich verursacht.

Sie hier und auch die Stellungnahmen fast aller Parteien in der Vernehmlassung haben für eine Kostenwahrheit, für die verursachergerechte Bezahlung plädiert – und darum geht es jetzt. Sie haben geltend gemacht, dass Sie grundsätzlich für die Kostenwahrheit seien, letzte Woche aber nicht zugestimmt hätten, weil das den öffentlichen Verkehr gefährden würde und die Verfassungsstufe der falsche Ort sei. Genau diese beiden Argumente treffen nun nicht mehr zu.

Wenn Sie glaubwürdig sein wollen, bitte ich Sie, hier dem Antrag der Minderheit Aeschbacher zuzustimmen.

Zu Absatz 2, Antrag der Minderheit Hegetschweiler: Die Mehrheit hat richtig erkannt, dass es wichtig ist, dass keine Vermischung zwischen sachlichen und unabhängigen Informationen und politischer Werbung gemacht wird. Wenn wir diesen Zusatz zu Absatz 2, den die Mehrheit eingebracht hat, nun wieder streichen, fällt dieser wichtige Aspekt dahin. Denn es ist im Interesse einer demokratischen Willensbildung unabdingbar, es ist wichtig, dass die Verbreitung von Verkehrsinformationen nicht an Organisationen mit eigenen verkehrspolitischen Interessen übertragen wird.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag der Minderheit Hegetschweiler abzulehnen.

Binder Max (V, ZH): Nun haben Sie bezüglich der Ablehnung der Kostenwahrheit eine auffällig weit hergeholte Argumentation bemüht, Frau Hollenstein. Das waren nicht unsere einzigen Argumente. Wir haben die Kostenwahrheit im Wesentlichen abgelehnt, weil Ihre Seite den Nutzen des Verkehrs nie und nimmer anerkennen will. Das war der Hauptgrund, weshalb wir die Kostenwahrheit abgelehnt haben. Nun, wer profitiert denn von Informationen über Strassenverhältnisse und ausserordentliche Verkehrslagen auf unseren Strassen? Es ist nicht gottgegeben, dass nur der motorisierte Verkehr als Verursacher davon profitiert. Es profitieren letztlich alle, ob Sie nun mit dem Rad, zu Fuss oder sonst irgendwie unterwegs sind. Deshalb ist nicht zum Vornherein ganz klar, wer letztlich der Verursacher ist.

Herr Hegetschweiler hat es angetönt: Es kann eine Organisation wie Greenpeace sein, die am Gotthard aus irgendwelchen unerfindlichen Gründen die Autobahn sperrt. Dann ist Greenpeace Verursacher dieser ausserordentlichen Verkehrslage und muss diese Informationskosten übernehmen. Oder es findet ein Alpaufzug oder ein Alpabzug statt; dann sind letztlich die Bauern, die ihr Vieh treiben, verantwortlich, weil sie Verursacher einer ausserordentlichen Verkehrslage sind. Oder es gibt eine Demonstration der Gewerkschaften oder von sonst irgendjemandem. Sie können den Verursacher hier nicht einfach nennen.

Im Übrigen, Herr Aeschbacher, wenn Sie schreiben, es müsse der motorisierte Verkehr als Verursacher herangezogen werden, dann gilt dies auch für den öffentlichen Verkehr. Der öffentliche motorisierte Verkehr würde dann auch als Verursacher gelten. Denken Sie an den Winter, denken Sie an die Strassenzustandsberichte, die täglich über die Informationsstellen vermittelt werden, denken Sie an die Randregionen. Für die Postautos sind diese Informationen sehr wichtig. Da sollte letztlich der Kunde, der die Fahrkarte löst, bezahlen, weil er der Verursacher ist.

Sie sehen, diese Verursachergerechtigkeit kann nicht abschliessend definiert werden. Im Übrigen müssten Sie auch alle Ausländer, die durch unser Land fahren, mit einbeziehen. Wollen Sie denen an der Grenze irgendwelche Vignetten verkaufen oder irgendeinen Informationsrapen abknöpfen? Ich glaube, das ist nicht möglich. Deshalb bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen.

Zum Antrag der Minderheit zu Absatz 2 teile ich Ihnen mit, dass die SVP-Fraktion die Minderheit unterstützt.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Herr Hegetschweiler hat in Bezug auf die Begründung des Antrages der Minderheit zu Artikel 57c Absatz 2 den Vorwurf erhoben, die Formulierung der Mehrheit der Kommission, wie sie Ihnen hier vorgeschlagen wird, zeuge von Misstrauen gegenüber den Organisationen, die schon bisher einen Teil dieser für die Zukunft vorgesehenen Arbeit erledigt hätten. Er hat auch gesagt, der Antrag der Kommissionmehrheit stamme von mir. Ich kann tatsächlich dazu stehen, ich habe diesen Antrag in der Kommission gestellt. Es ist aber kein Minderheitsantrag Aeschbacher zu Absatz 2, sondern ein Antrag der Mehrheit der Kommission, Herr Hegetschweiler.



Ich verwahre mich gegen den Vorwurf, dass mit diesem Antrag ein Misstrauen gegenüber diesen Organisationen zum Ausdruck gebracht wird. Der Antrag soll nur für eine saubere Trennung zwischen verkehrspolitischen Interessen solcher Verbände einerseits und einer Informationsaufgabe derselben Verbände andererseits sorgen. Die Verbände – oder wer auch immer – können solche Informationsaufgaben wahrnehmen, aber dann sollen sie nachher nicht mit der gleichen Etikette, mit der sie sich tagein, tagaus unseren Bürgern in der Schweiz präsentieren, in politische Abstimmungskämpfe gehen. Denn dann sind die Voraussetzungen für einen fairen Abstimmungskampf, für eine faire politische Ausmarchung nicht mehr gegeben. Das war der Grund, dass dieser Antrag in der Kommission gestellt und eben auch von einer Mehrheit der Kommission unterstützt wurde.

AB 2001 N 928 / BO 2001 N 928

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: En fait, je vais juste apporter une réponse à la question posée par M. Scheurer Rémy. Ce sera M. Bezzola qui défendra la proposition de la majorité de la commission dans la mesure où, comme vous avez pu le constater, je suis en fait dans la minorité Hegetschweiler.

M. Scheurer l'a bien souligné, il existe une contradiction interne dans l'article proposé puisque, effectivement, il s'agit d'informer les usagers de la route et que ce qu'on demande, c'est que les organisations qui s'en chargent ne représentent pas elles-mêmes les intérêts des transporteurs. On retrouve la même contradiction dans le texte allemand. De plus, le texte allemand ne correspond pas tout à fait au texte français puisque le texte allemand parle de "verkehrspolitische Interessen", ce qui n'est pas parfaitement traduit en français par "les intérêts des transporteurs". En politique des transports, il existe quand même d'autres intérêts que ceux des transporteurs à proprement parler. C'est d'ailleurs cette confusion entre les intérêts des uns et des autres qui m'amène à soutenir personnellement la minorité. La confusion va jusqu'au point où on ne reconnaît pas en l'occurrence que l'engagement des transporteurs est au service des intérêts des usagers.

Je donnerai maintenant la parole à M. Bezzola pour développer la proposition de la majorité que, personnellement, je ne saurais défendre.

Scheurer Rémy (L, NE): Je remercie Mme Polla de son explication, mais je constate qu'il y a un sens qui n'est pas clair ici. On ne va pas l'éclaircir maintenant et à cette heure, mais il faudrait de toute manière que, le cas échéant, le Conseil des Etats regarde à nouveau le texte pour que l'on arrive vraiment à un texte qui ait la même signification en allemand et en français, qu'il y ait la même signification dans les mots des alinéas 1er et 2. Parce que si vous dites "les intérêts des usagers", vous pensez à l'ACS, vous pensez au TCS! Si vous dites "les intérêts des transporteurs", vous pensez à l'ASTAG! On a donc là véritablement des différences de sens qui sont assez importantes et je vous serais obligé de faire suivre cette remarque si la proposition de la majorité est acceptée.

Bezzola Duri (R, GR), für die Kommission: Ich mache es wirklich ganz kurz. Die Kommissionmehrheit lehnt beide Minderheitsanträge ab, den Antrag der Minderheit Aeschbacher mit 14 zu 7 Stimmen und den Antrag der Minderheit Hegetschweiler mit 13 zu 11 Stimmen. Auch in der Kommission hat man sich gefragt: Was bedeutet "verkehrspolitische Interessen vertreten"? Die Antwort war: Verkehrspolitische Interessen und Verkehrsinformation dürfen nicht für Propagandazwecke benutzt werden.

Ich bitte Sie im Namen der Kommissionmehrheit, beide Minderheitsanträge abzulehnen.

Leuenberger Moritz (,): Ich muss Sie zunächst ersuchen, den Antrag der Minderheit Aeschbacher abzulehnen. Das Kriterium "verursachergerecht" ist zu unbestimmt; wir wüssten nicht recht, wie man das umsetzen könnte. Mit der Verkehrsinformation sollen ja vor allem Staus verhindert werden. Es stehen nicht alle Fahrzeuge im Stau oder fahren gerade auf einen zu. Es gibt keine Abgrenzungskriterien dafür, welche Motorfahrzeuge man belasten soll und welche nicht.

Hingegen empfehle ich Ihnen, dem Antrag der Minderheit Hegetschweiler zuzustimmen. Hier eine Vorbemerkung an Herrn Hegetschweiler, der meine Ausführungen zum Antrag Schmid Odilo als nicht kompatibel mit diesem Artikel empfand. Ich habe nur gesagt, der Bund könne den Verkehr nicht umleiten. Die Kantone können zwar informieren, umleiten können sie den Verkehr hingegen nicht. Es ist sogar fraglich, ob sie den Hinweis auf den Autoverlad Lötschberg machen dürfen, weil der BLS-Verlad als eine private, gewinnbringende Organisation angesehen werden kann.

Nun möchte ich, dass Sie dem Antrag der Minderheit Hegetschweiler zustimmen. Die Verkehrsinformation im Sinne von Artikel 57c wird künftig durch eine Aktiengesellschaft wahrgenommen; sie heisst Viasuisse.



Mehrheitsaktionärin ist die SRG. Der TCS ist zwar immer noch dabei, aber er ist nicht mehr wie früher die bestimmende Kraft. Die Angst, dass für ihn indirekt Reklame gemacht werden kann, können wir nicht teilen. Diese neue Aktiengesellschaft wird ihre Aufgabe in Kooperation mit kantonalen Polizeistellen, dem Astra und den SBB wahrnehmen. Neben der Strasse ist also auch die Schiene an der Kooperation beteiligt. Das ist eine Lösung, die Erfolg verspricht.

Ich ersuche Sie, der Minderheit Hegetschweiler zuzustimmen.

Abs. 1 – Al. 1

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 82 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 45 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit 82 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit 45 Stimmen

Abs. 3 – Al. 3

Angenommen – Adopté

Art. 67 Abs. 3, 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 67 al. 3, 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Stamm Luzi (V, AG): Ich möchte meine persönliche Erklärung mit einer Frage an den Bundespräsidenten zu Artikel 91ff. verknüpfen. Ich stelle fest, dass wir vor zwei Wochen im Rahmen der Strafgesetzsrevision ausführlich über das Problem der Geldstrafen gesprochen haben. Ich stelle fest: Die Artikel 91ff. lauten jedoch alle nach dem alten System. Da steht, die Strafe sei Gefängnis oder Busse. Wie soll das funktionieren? Soll man das später einfach der Redaktionskommission übergeben? Kann sie überhaupt alle diese Strafen anpassen? Es scheint mir sehr eigenartig zu sein, dass wir hier über einen definitiven Gesetzestext diskutieren, der dann wahrscheinlich – nehme ich an – so nicht in Rechtskraft erwachsen wird. Irgendjemand wird diesen noch überarbeiten müssen.

Wenn ich Artikel 91 betrachte: Bleibt dann der erste Satz, wie er ist? Muss beim zweiten Satz "Gefängnis oder Busse" in "Geldstrafe" abgeändert werden? Wer soll das tun? Allein das lässt meine Skepsis gross werden. Allein das ist ein Grund, weshalb man gegen dieses Gesetz skeptisch sein müsste.

Hess Peter (C, ZG): Wir sind damit einverstanden, dass der Ständerat bei der Differenzbereinigung die Anpassung an das neue Gesetz vornimmt; dafür bleibt noch genügend Zeit.

Art. 91; 91a; 94 Ziff. 4; 95 Titel, Ziff. 2–4; 100 Ziff. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 91; 91a; 94 ch. 4; 95 titre, ch. 2–4; 100 ch. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté



AB 2001 N 929 / BO 2001 N 929

Art. 104

Antrag der Kommission

Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 5

.... Die Fahrzeughalter und -halterinnen können die Veröffentlichung ihres Namens sperren lassen.

Antrag Wiederkehr

Abs. 5

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 104

Proposition de la commission

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 5

.... Les détenteurs peuvent demander que leur nom ne soit pas rendu public.

Proposition Wiederkehr

Al. 5

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Wiederkehr Roland (E, ZH): Ich habe das Pech, der letzte Sprecher zu sein, und Sie kennen das Sprichwort: "Den Letzten schleissen die Fundis." Ich bitte, dass Sie ein bisschen nett zu mir sind.

Es geht darum, dass Sie dem Ständerat zugestimmt haben, wonach das Fahrzeughalterregister weiterhin veröffentlicht werden kann. Aber Sie haben es sogleich wieder eingeschränkt und gesagt: Wer seinen Namen in diesem Register sperren lassen möchte, kann das tun. Ich weiss nicht, ob Sie sich der Konsequenzen bewusst sind, denn es sind die falschen Leute, welche ihren Namen sofort werden sperren lassen.

Ich gebe Ihnen dazu ein Beispiel: Angenommen, Sie haben in Zürich eine kleine Karambolage, jemand fährt in Ihren Wagen und verursacht einen Blechschaden. Jetzt möchten Sie die Polizei beiziehen. In Zürich fragt Sie die Polizei zuerst, ob es nur ein Blechschaden ist oder ob es Verletzte gibt. Wenn niemand verletzt ist, teilt Ihnen die Polizei mit, Sie sollen die Sache selber regeln. Der Verursacher des Schadens gibt Ihnen eine Visitenkarte, zeigt Ihnen sogar seinen Führerausweis und nennt die zuständige Versicherung. Sie haben alles schriftlich und müssen nachher feststellen, dass die Visitenkarte falsch ist und sogar der Führerausweis gefälscht war. Sie haben jedoch die Autonummer notieren können. Nun wollen Sie wissen, wer der Halter dieses Wagens ist. Sie können das nicht in Erfahrung bringen, telefonieren der Polizei und bitten um den Namen des Halters. Die Polizei sagt Ihnen, dies belaste sie zu stark, denn die Kapazitäten der Verkehrspolizei würden abgebaut, in Zürich müssten Polizeiposten geschlossen werden.

Das ist nicht an den Haaren herbeigezogen, sondern eine Tatsache. Tatsache ist, dass die Verkehrspolizeien immer mehr zurückgedrängt werden. Das heisst, Ihnen als anständiger Bürger bleibt schliesslich nichts anderes übrig, als einen ganz beschwerlichen Weg durch alle Amtsmühlen hindurch anzutreten, um zu Ihrem Recht zu kommen.

Deshalb bitte ich Sie, diesen rein aus Datenschutzgründen, aber nicht zum Schutz unschuldiger Bürger eingebrachten Zusatz der Kommissionsmehrheit – einen solchen Zusatz hat der Ständerat nicht eingebracht –, wieder fallen zu lassen, also nur dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: Par rapport à la proposition Wiederkehr, on peut vraiment dire "last but not least". Il est tellement important que nous rejetions la proposition Wiederkehr que je vous ai préparé une intervention d'une demi-heure en faveur de la protection des données personnelles. Vu l'heure, je vais la raccourcir légèrement et vous dire simplement que trop de transparence nuit à la transparence, que le respect de la sphère privée et la protection des données personnelles sont l'un des aspects parmi les plus importants de toute la vie sociale et civique de notre pays.

En fait, la protection des données personnelles est à la base même de notre système démocratique et il paraît absolument normal qu'on puisse demander que notre nom ne figure pas dans un registre public. Monsieur





Wiederkehr, il n'y a pas à cet égard de "rechte Leute" ou de "falsche Leute"; il n'y a pas de "gute Bürger" ou de "nicht gute Bürger". En termes de respect de la sphère privée, c'est un droit fondamental qui ne saurait souffrir aucune exception.

La commission vous invite absolument à suivre ses recommandations qui, j'en suis certaine, seront également suivies par le Conseil des Etats, et à rejeter la proposition Wiederkehr.

Leuenberger Moritz (,): Der Bundesrat ist nach wie vor der Auffassung, dass sein ursprünglicher Entwurf richtig war. Mit der Korrektur, die die Kommission vorgenommen hat, sind wir unserer Fassung allerdings wieder etwas näher als mit dem Beschluss des Ständerates.

Es bestand eben schon die Gefahr des Missbrauchs. Der Datenschutzbeauftragte hat uns darauf aufmerksam gemacht. Auch kantonale Polizeistellen haben uns Geschichten erzählt, beispielsweise von Diebesbanden, die in Rimini mittels Autonummern feststellen konnten, wer nicht zu Hause war, und dann dort zu Hause einbrechen konnten. Es gibt also Missbrauchstatbestände, die wir durch diese Einschränkung in den Griff bekommen wollten.

Von daher kann mit einer totalen Transparenz eben auch Missbrauch getrieben werden. Die Einschränkung der Kommission, dass man die Veröffentlichung seines Namens persönlich sperren kann, ist an und für sich sinnvoll. Es besteht allerdings etwas die Gefahr, dass nicht alle daran denken und ihre Namen dann trotzdem missbraucht werden können.

Abs. 3 – Al. 3
Angenommen – Adopté

Abs. 5 – Al. 5
Abstimmung – Vote
Für den Antrag der Kommission 89 Stimmen
Für den Antrag Wiederkehr 21 Stimmen

Art. 104b Abs. 1, 3 Einleitung, Bst. k-m, 4
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 104b al. 1, 3 introduction, let. k-m, 4
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 104c
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Wiederkehr
Abs. 5

Folgende Stellen können Einsicht in das Register nehmen:

a. die Verkehrspolizeien und Zollorgane sowie Gesuchsteller, die ein zureichendes Interesse geltend machen können, in die Daten der Fahrberechtigung;

....

Art. 104c
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats





Sont autorisés à consulter le registre:

a. les polices de la circulation et les organes douaniers, ainsi que toute personne qui en fait la demande et qui fait valoir un intérêt suffisant, pour les données concernant l'autorisation de conduire;

....

Wiederkehr Roland (E, ZH): Die Polizeikommandos sagen Ihnen hinter vorgehaltener Hand, dass 30 bis 40 Prozent der Leute, denen der Fahrausweis entzogen worden ist oder die ihn gar nie gemacht haben, trotzdem Auto fahren. Sie fahren nicht jeden Tag, aber hin und wieder. Die Polizeien sind normalerweise nicht in der Lage, diese Leute zu eruieren. Sie müssten dazu beispielsweise am Morgen vor dem Haus darauf warten, bis jemand herauskommt, ihn verfolgen und beobachten, ob er sich ans Steuer setzt, falls er keinen Fahrausweis besitzt. Es gibt einzelne Polizeikommandos, die machen das, jeweils über einen Zeitraum von drei Monaten. Sie erwischen durchschnittlich 40 bis 50 Fahrer, die den Fahrausweis nicht besitzen. Wenn Sie das auf ein Jahr hochrechnen, gibt das 200 bis 250 Leute, die am Steuer erwischt werden, ohne dass sie einen Fahrausweis besitzen.

Wenn Sie das mit der statistisch erfassten Zahl vergleichen, dass es 35 Jahre braucht, bis jemand überhaupt in einer Kontrolle erwischt wird, dann können Sie sich vorstellen, dass die Dunkelziffer von 30 bis 40 Prozent, welche die Polizei hinter vorgehaltener Hand angibt, tatsächlich der Wahrheit entspricht.

Es ist ein an und für sich unhaltbarer Zustand. Was gibt es für Möglichkeiten, das abzustellen? So ungern ich das vorschlage: Vielleicht hilft nur noch die soziale Kontrolle. Das würde heissen, dass aktuelle Fahrausweisentzüge der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Da schreit natürlich der Datenschützer schon wieder Zeter und Mordio. Aber in ähnlich gelagerten Dingen haben Sie diese Einsicht in Register. Es gibt ein Betreibungsregister; jedermann hat das Recht, in das Betreibungsregister hineinzuschauen und zu sehen, ob ein Mensch, mit dem er ein Geschäft tätigen will, tatsächlich sein Vertrauen verdient.

Es ist sogar der Bundesrat, der festhalten möchte, dass man selbst zwei Jahre, nachdem der Schuldner seine Schuld bezahlt hat, im Betreibungsregister noch sieht, ob er mal betrieben wurde oder nicht. Auch das Konkursregister ist öffentlich.

Wenn es also um den Schutz von Geschäften, ums Geld geht, ist diese Einsicht automatisch möglich. Wenn es um den Schutz von potentiellen Verkehrsopfern geht, also um Leben, dann wird keine solche Einsicht gewährt. Warum denn eigentlich?

Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Sie wohnen in einem Dorf. Sie kennen einen Rowdy, der immer mit grosser Geschwindigkeit durch dieses Dorf fährt. Sie haben Kinder. Sie wissen, dass dieser Rowdy kürzlich einen Unfall gebaut hat, und Sie wundern sich, dass der am übernächsten Tag schon wieder am Steuer sitzt. Nun möchten Sie wissen: Hat er den Fahrausweis nach diesem Unfall noch, oder hat er ihn nicht mehr? Sie telefonieren der Polizei, und die Antwort ist: Das geht Sie nichts an. Aber die Polizei macht auch nichts, weil sie völlig überfordert ist. Da stimmt doch etwas nicht.

Deshalb habe ich mir erlaubt, hier einzufügen, dass einer Person, die ein besonderes, ein ausreichendes Interesse geltend machen kann, z. B. einer Nachbarin, die um ihre Kinder bangt, zwingend gesagt werden muss, ob jemand einen Führerausweis hat oder nicht.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: Nous arrivons au dernier article et je vous recommande, au nom de la commission, de rejeter encore plus fermement cette proposition Wiederkehr que vous ne l'avez fait pour la précédente.

Nous ne voulons pas d'un Etat policier. La proposition Wiederkehr est en contradiction avec tout notre système de respect des données personnelles. L'article actuel dit bien: "Sont autorisés à consulter le registre par voie de procédure d'appel: a. les polices b. les autorités" Eh bien, si un individu a maintenant le droit de se substituer à la police ou à l'autorité chargée des poursuites pénales et aux autorités judiciaires, où va notre pays?

Je vous remercie de rejeter cette proposition.

Leuenberger Moritz (,) : Ich sehe hier eine gewisse Parallele zum Vorstrafenregister. Beim Vorstrafenregister ist festgeschrieben, dass niemand Einsicht nehmen kann ausser Untersuchungsbehörden, Polizei und Richter. Hier geht es um etwas Ähnliches, es geht um Beschränkungen der Bewilligung, ein Auto zu lenken, die oft auf ein Fehlverhalten, zum Teil auch auf medizinische Gründe zurückzuführen sind.

Aufgrund der Beispiele, die Herr Wiederkehr angeführt hat, müsste dann eigentlich derjenige, der von sich glaubt, er habe ein Anrecht zu wissen, ob XY ein Auto lenken dürfe oder nicht, der Polizei sagen, er habe diese Person fahren gesehen, sie solle das kontrollieren. Was dann die Polizei im Register sieht, darf sie nicht



an Dritte weitermelden, weil es dabei zum Teil um hochsensible Daten geht. Es gibt Berechtigte; sie haben ein Anrecht durchzusetzen, dass jemand tatsächlich kein Auto lenkt. Aber sie müssen das via die Behörde machen.

Abs. 1–4, 6, 7 – Al. 1–4, 6, 7
Angenommen – Adopté

Abs. 5 – Al. 5

Abstimmung – Vote
Für den Antrag der Kommission 101 Stimmen
Für den Antrag Wiederkehr 7 Stimmen

Art. 104d; 106 Abs. 1, 4, 7, 9; Ziff. II
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 104d; 106 al. 1, 4, 7, 9; ch. II
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. III
Antrag der Kommission
Abs. 1
Streichen
Abs. 2–4
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. III
Proposition de la commission
Al. 1
Biffer
Al. 2–4
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. IV
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. IV
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

AB 2001 N 931 / BO 2001 N 931

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; 99.036/1386)
Für Annahme des Entwurfes 70 Stimmen
Dagegen 33 Stimmen





Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Antrag Kurrus

Die Motion 95.3400 nicht abschreiben

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Proposition Kurrus

Ne pas classer la motion 95.3400

Kurrus Paul (R, BL): Ich mache es wirklich ganz kurz – ich hätte auch eine einstündige Rede vorbereitet -: Ich beantrage Ihnen, die vom Ständerat 1995 und vom Nationalrat 1996 überwiesene Motion Loretan Willy 95.3400, "Vollzug des Strassenverkehrsrechtes", nicht abzuschreiben. Die in dieser Motion enthaltene Zielsetzung, die Prüfung von kantonal immatrikulierten Fahrzeugen ausschliesslich durch die Kantone durchzuführen, wird mit der vorliegenden Revision nicht erreicht. Es besteht noch ein grosses Optimierungspotenzial. Die Strassenverkehrsämter sind einhellig der Meinung, dass man die Motion nicht abschreiben sollte.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag des Bundesrates 55 Stimmen

Für den Antrag Kurrus 44 Stimmen

Schluss der Sitzung um 20.10 Uhr

La séance est levée à 20 h 10

AB 2001 N 932 / BO 2001 N 932