



99.036

Strassenverkehrsgesetz.

Änderung

Loi sur la circulation routière.

Modification

Differenzen – Divergences

CHRONOLOGIE

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

Bezzola Duri (R, GR), für die Kommission: Wir sind bei der Differenzbereinigung des Strassenverkehrsgesetzes. Bei vier Artikeln gibt es gegenüber dem Beschluss des Ständerates Differenzen. Auch an dieser Stelle sei nochmals in aller Deutlichkeit erwähnt, dass das Ziel der Revision des SVG die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Strassen ist.

Im April 2000, also vor ungefähr zwanzig Monaten, hat die Kommission unseres Rates – er ist Zweitrat – mit den Beratungen begonnen, und seither hat sich die Lage auf der Strasse nicht verändert. Die meisten Verkehrsunfälle sind auf menschliches Versagen zurückzuführen. Die Überschätzung der eigenen Fahrkünste und überhöhte Geschwindigkeit führten auch während der letzten Wochen zu schweren Unfällen mit zahlreichen Toten. In den meisten Fällen sassen junge Lenker am Steuerrad.

Die Differenz bei Artikel 15 bzw. 15a wird deshalb am meisten zu reden geben, sie tat dies übrigens auch in der Kommission. Bei Artikel 15 geht es um die Erteilung der Führerausweise auf Probe und vor allem um die Frage, ob jemand zu einer praxisbezogenen Weiterbildung verpflichtet werden soll oder ob eine Neulenkerin oder ein Neulenker erst nach einer Widerhandlung zu einer Weiterbildung verpflichtet werden soll. Zu den Differenzen bei den übrigen Artikel – 9, 53a, 57c und 104 – werde ich die Anträge der Kommission bzw. der Mehrheit später begründen.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: La révision de la loi sur la circulation routière a donc comme objectif majeur une augmentation de la sécurité. La sécurité routière est, aujourd'hui comme hier, une priorité, mais ce encore plus après l'accident du tunnel du Gothard qui nous a tous encore plus fortement sensibilisés à cette problématique et à ses exigences.

De nombreuses mesures ont été prises d'ores et déjà dans la loi et approuvées par notre Conseil. Aujourd'hui, nous avons encore à régler quelques divergences dont la plus importante, probablement, porte sur le modèle à deux phases de la formation des futurs conducteurs. Toute la matinée, nous venons de parler de formation et nous avons tous insisté sur l'importance fondamentale de la formation: eh bien, ceci est vrai aussi en formation automobile. Cette formation doit toujours être un privilège et jamais une punition, et les accidents de la route dus au manque d'expérience et au goût du risque sont une cause de mortalité persistante chez les jeunes de 18 à 25 ans. Ce risque doit être prévenu. Il ne doit pas être sanctionné. La formation conçue sur le modèle à deux phases, que la majorité de la commission vous recommande d'approuver, avec des cours de perfectionnement essentiellement axés sur les aspects pratiques, répond au mieux à ces exigences de prévention et de sécurité. J'aimerais rappeler aux irréductibles de la minorité Binder que le modèle à deux phases est soutenu par tous les milieux intéressés à la sécurité sur les routes, par les cantons, les communes, le TCS, l'ACS, l'ASTAG et de nombreux autres.

Pour que la prévention soit réellement efficace, il faut que la deuxième phase de formation complémentaire puisse être suivie par tous les nouveaux conducteurs.





La majorité de la commission vous recommande par contre de maintenir la décision du Conseil national à l'article 104 alinéa 5. En effet, notre commission a insisté sur le fait qu'en cas de l'établissement et de la publication de la liste de détenteurs de véhicules, les détenteurs puissent demander que leur nom ne soit pas rendu public. Il n'est pas de petites entorses au respect de la sphère privée et à la protection des données personnelles qui soient acceptables, et même s'il s'agit de détenteurs de véhicules, la possibilité de ne pas apparaître sur les listes publiées doit être respectée absolument. Il en va d'une saine distance entre l'Etat et l'individu.

Quant à l'article 53a qui concerne la garantie de la fluidité et de la sécurité du trafic, M. Triponez va nous faire ce matin une proposition visant à introduire une nouvelle divergence. L'un des arguments retenus par ceux qui soutiennent cette proposition, c'est que la commission du Conseil national ne se serait pas vraiment rendu compte de ce à quoi elle adhérerait. C'est évidemment faux, vu la qualité des travaux conduits dans cette commission, sous la présidence de mon corapporteur. Nous croyons qu'il n'y a pas en l'occurrence de risque d'abus des mesures par le Conseil fédéral, puisque le Conseil des Etats a choisi une formulation tout à fait prudente.

Vos rapporteurs vous demandent donc de suivre la proposition de la majorité de la Commission des transports et des télécommunications et vous remercient de votre soutien à la sécurité routière.

Strassenverkehrsgesetz **Loi fédérale sur la circulation routière**

Art. 9 Abs. 3bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 9 al. 3bis

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 15 Abs. 5

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Binder, Estermann, Freund, Giezendanner, Hegetschweiler, Kurrus, Schenk, Seiler, Theiler, Vaudroz René, Weigelt)

Festhalten

Antrag Joder

Gemäss Mehrheit

Art. 15 al. 5

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Binder, Estermann, Freund, Giezendanner, Hegetschweiler, Kurrus, Schenk, Seiler, Theiler, Vaudroz René, Weigelt)

Maintenir

Proposition Joder

Selon majorité

Art. 15a

Antrag der Kommission





Abs. 3

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates, aber:

AB 2001 N 1559 / BO 2001 N 1559

.... vorgeschriebenen, in erster Linie praktischen Weiterbildungskursen in

Minderheit

(Binder, Estermann, Freund, Giezendanner, Hegetschweiler, Kurrus, Schenk, Seiler, Theiler, Vaudroz René, Weigelt)

Festhalten

Abs. 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Joder

Abs. 3

Gemäss Mehrheit

Art. 15a

Proposition de la commission

Al. 3

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats, mais:

.... complémentaire qui doivent être essentiellement pratiques, prescrits

Minorité

(Binder, Estermann, Freund, Giezendanner, Hegetschweiler, Kurrus, Schenk, Seiler, Theiler, Vaudroz René, Weigelt)

Maintenir

Al. 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Joder

Al. 3

Selon majorité

Binder Max (V, ZH): Wir haben die Diskussion zu diesem Thema eigentlich schon am 21. Juni 2001 recht ausführlich geführt. Trotz dem Entscheid des Ständerates haben sich die Fakten nicht verändert: Mit der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes geht eine Verschärfung der Ausbildung der Neulenker einher. Mit der Regelung der Erteilung des Ausweises auf Probe während dreier Jahre installieren wir neu ein Instrument, das die Neulenker motivieren wird, alles daranzusetzen, dass sie nicht in den detaillierten Bestimmungen des neuen Artikels 15a hängen bleiben. Zu dieser Neuerung sagen auch wir uneingeschränkt Ja. Darüber hinaus aber alle zu verpflichten, im Anschluss an die hoffentlich auf dem Fundament einer modernen, umwelt- und sicherheitsgerechten Fahrausbildung erfolgreich absolvierten Prüfung eine Zusatzausbildung zu machen, geht uns zu weit. Artikel 15a ist genügend Anreiz, sich im Verkehr verantwortungsvoll zu verhalten, müssen die Lenker mit Ausweis auf Probe bei Übertretungen doch immerhin mit Ausweisentzug und anschliessend mit verlängerter Probezeit rechnen. Laut Aussage eines Vertreters der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) geraten 60 Prozent der Neulenker bereits in den ersten neun Monaten in eine schwierige Situation, 13 Prozent verursachen in dieser Zeit einen Unfall. Die Botschaft sagt aber auch aus, dass eine solche Zusatzausbildung frühestens nach sechs, eher nach zwölf Monaten zu erfolgen habe. Wenn die Aussage stimmt, dass eben 60 Prozent der Neulenker bereits in den ersten neun Monaten Probleme haben, dann stimmt etwas nicht an der Grundausbildung, oder aber die Weiterbildungskurse müssen bereits früher einsetzen.

Wir haben bei dieser Revision des Strassenverkehrsgesetzes die Hürden wesentlich erhöht. Auch setzen wir eine relativ niedrige Hürde für eine zwingende Weiterbildung.



Nicht zwingend ein Unfall, wie uns immer wieder unterstellt wird, sondern bereits eine Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften, die zu einer Verwarnung führt, verpflichtet zu einer Weiterbildung. Das ist dann allerdings nicht mehr mit einer Kann-Formulierung verankert, sondern zwingend formuliert. Wer also eine leichte Widerhandlung verübt, die zu einer Verwarnung führt, der wird zwingend zu einem solchen Weiterbildungskurs aufgeboten.

Wir meinen, es sei falsch, alle über den gleichen Leisten zu schlagen. Es ist falsch, auch jene über einen Leisten zu schlagen, die ihre Führerprüfung absolviert haben und ihr Fahrzeug rechtens und, während dreier Jahre, auf Probe führen und sich nichts zu Schulden kommen lassen. Diese sollen nicht zu einer Weiterbildung aufgeboten werden, sondern sollten eigentlich angesichts ihrer verantwortungsvollen Fahrweise honoriert werden. Wir erachten es immer noch als eine Strafaktion, wenn jemand, der sich richtig verhält, verpflichtet wird, etwas Zusätzliches zu tun.

In diesem Sinne bitten wir Sie, unserer Minderheit zuzustimmen. Wir tun dies im Wissen darum, dass eine rechte Verschärfung bereits genügt, die vor allem auch präventiven Charakter hat und vor allem das Verantwortungsbewusstsein der Neulenker fördert.

Maury Pasquier (Liliane (S, GE): M. Joder a retiré ses propositions.

Heim Alex (C, SO): Der vorliegende Artikel 15 ist in der Differenzbereinigung wohl noch der entscheidende Punkt, über den sich die beiden Räte einigen müssen. In der ersten Runde hatte sich der Nationalrat ganz knapp dafür ausgesprochen, dass sich die Neulenker erst dann für diese Kurse anmelden und sie besuchen müssen, wenn sie ein erstes, wenn auch nur leichtes Vergehen begangen haben. Der Ständerat hat sich ganz klar dafür ausgesprochen, dass alle Neulenker in der zweiten Phase obligatorisch solche Kurse besuchen müssen. Ich gehörte das letzte Mal auch der knappen Mehrheit des Nationalrates an; heute habe ich meine Meinung geändert.

Nach einem langen Gespräch mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung zu diesem Thema wurde mir klar aufgezeigt, wie wichtig solche Kurse sind. 60 Prozent der Neulenker kommen in den ersten 9 Monaten in eine heikle Situation, und 13 Prozent verursachen einen Unfall. In Finnland, das ebenfalls dieses Zweiphasenmodell eingeführt hat, sind die Unfälle seither um 20 Prozent zurückgegangen. Nach bestandener Prüfung kommen ausser dem rein technischen Fahren noch andere Elemente dazu. Man fährt plötzlich allein. Gerade die schweren Unfälle am letzten Sonntag und vor zwei, drei Wochen haben mich zur Überzeugung gebracht, dass diese zweiteilige Ausbildung für alle Neulenker richtig ist.

Einen Mangel hat das Ganze: Das ist, von mir aus gesehen, die Finanzierung dieser Kurse. Eigentlich müssten auch die Versicherungen an der Ausbildung interessiert sein und deshalb einen Teil der Kosten übernehmen, oder zumindest mit einem Bonus-Malus-System korrekt fahrende Neulenker belohnen und ihnen einen Teil dieser zusätzlichen Ausbildungskosten von rund 600 Franken zurückerstatten. Ich hoffe, die zuständigen Stellen des Bundes werden mit den Versicherungen über diesen Punkt Gespräche führen.

Ich bitte Sie, der knappen Mehrheit der Kommission zuzustimmen, diese Differenz damit zu bereinigen und dem Beschluss des Ständerates zu folgen. Dies wird auch die Mehrheit der CVP-Fraktion tun.

Fehr Jacqueline (S, ZH): Wir haben nach wie vor viel zu viele Tote auf unseren Strassen, und insbesondere sterben nach wie vor viel zu viele junge Menschen. Wenn Sie die Liste anschauen, die die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) uns zugeschickt hat und die allein die Todesfälle der Junglenker, der jungen Menschen, im Jahre 2001 betrifft, dann gehen Sie in diesem Punkt mit mir einig. Die Frage ist jetzt, was wir dagegen machen. Die einen sagen, man müsse die Grundausbildung verbessern, man müsse sie allenfalls sogar verlängern. Die anderen sagen, man müsse obligatorisch auf eine zweistufige Ausbildung umschwenken. Ich denke, für die zweistufige Ausbildung sprechen sämtliche pädagogischen Erfahrungen. Wir wissen aus allen Bereichen, dass eine mehrphasige Ausbildung wirkungsvoller ist als eine verlängerte einphasige Ausbildung, da bei einer mehrphasigen Ausbildung zwischen den

AB 2001 N 1560 / BO 2001 N 1560

Ausbildungsabschnitten Praxiserfahrung gemacht werden kann, die dann in der Ausbildung wiederum umgesetzt werden kann.

Die Freiwilligkeit in diesem Bereich wirkt etwas zynisch, denn die Freiwilligkeit kommt hier oft zu spät: Tote können keine Weiterbildungskurse mehr besuchen. Für die Junglenker, die in den letzten Wochen auf den Strassen gestorben sind, war es eben zu spät, eine Weiterbildung zu besuchen. Herr Heim hat es vorhin gesagt: Im Unterschied zur Fahrausbildung kommen eben neue Elemente dazu, das Alleine-Fahren, aber insbesondere auch – das ist bei diesen Unfällen sehr häufig – das Fahren mit Kolleginnen und Kollegen,



das Unterwegssein mit Freunden, das Eindruck-machen-Wollen, das Aufs-Gas-Drücken. Hierzu braucht es, nach gewissen praktischen Erfahrungen im Strassenverkehr, eine erneute Weiterbildung, wo eben auf diese Punkte eingewirkt werden kann, wo den jungen Menschen gesagt und erklärt werden kann, dass das nicht das korrekte Verhalten ist.

Wir haben auch gehört, dass sämtliche Institutionen, die sich mit dieser Thematik befassen, vom TCS bis zur BfU, für diese zweistufige Ausbildung sind, weil sie von den konkreten Erfahrungen ausgehen, weil sie wissen, dass damit wirklich Leben gerettet werden können, Leben junger Menschen, und ich denke, dass das klare Resultat des Ständerates auch für uns wegweisend sein sollte.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Die evangelische und unabhängige Fraktion setzt sich engagiert für mehr Verkehrssicherheit ein und befürwortet sämtliche Massnahmen, die dazu beitragen können, dass es auf unseren Strassen weniger Tote und Schwerverletzte gibt. Vergessen wir nicht: Bei den Toten handelt es sich nicht nur um die Lenkerinnen und Lenker der Fahrzeuge, über die wir jetzt diskutiert haben, sondern es geht auch darum, dass in diesen Fahrzeugen sehr oft – gerade bei jungen Lenkern und Neulenkern – Kolleginnen und Kollegen, auch junge Leute, mitfahren. Bei schweren Verkehrsunfällen sind eben nicht nur die Lenkerinnen und Lenker der Fahrzeuge betroffen, sondern ebenso sehr die mitfahrenden Passagiere.

Wir haben festgestellt, dass die Neulenker markant höhere Unfallzahlen aufweisen. Die Unfallquote spricht ja schon für sich, und es scheint uns eigentlich undiskutabel zu sein, dass dagegen ein Rezept gefunden werden muss. Die Weiterbildung, wie sie der Bundesrat vorsieht und an welcher der Ständerat zum Glück auch nach wie vor festhalten möchte, ist eine vernünftige und sinnvolle Antwort auf die Tatsache der weitaus grösseren Unfallhäufigkeit bei Neulenkenden. Die Erfahrungen mit einem solchen System sind positiv, es wurde bereits angetönt.

Herr Binder hat gesagt, es stimme etwas an unserer Grundausbildung nicht, wenn wir eine solche zusätzliche Ausbildung nach der Erteilung des Führerausweises noch durchführen müssten, oder die Weiterbildung würde allenfalls zu spät einsetzen, weil die Neulenker schon in den ersten Monaten in schwierige Situationen kämen. Das ist wirklich kein Gegenargument! Denn es ist eine Tatsache, dass beim Fahrlehrer aufgrund von Theorie und Praxis einiges erlernt werden kann, dass aber die richtige Praxis eigentlich erst dann beginnt, wenn die Neulenker allein auf der Strasse unterwegs sind. In diesen ersten Monaten und Jahren dieser richtigen Praxis des Alleinfahrens ist es gerade wichtig, dass, verknüpft mit den ersten Erfahrungen aus diesen Jahren, eine Weiterbildung stattfindet. Die Weiterbildung kann eigentlich erst zu diesem Zeitpunkt ihre volle Wirkung entfalten.

Die Kosten sind erwähnt worden, sie sind aber aus unserer Sicht überhaupt kein Argument gegen die Einführung dieser Ausbildung. Allein der Betrieb eines bescheidenen Autos der Mittelklasse während eines Jahres kostet weit über 5000 oder 6000 Franken. Dagegen sind ein paar hundert Franken für eine solche zusätzliche Ausbildung ein Pappenstiel. Wenn man dann noch in Betracht zieht, dass mit einer solchen Ausbildung viel schweres Leid für die betroffenen Lenker, aber auch für Mitbeteiligte und Angehörige vermieden werden kann, dann ist es aus unserer Sicht keine Frage, dass wir hier dem Zweiphasenmodell zustimmen und mit dem Ständerat dem Entwurf des Bundesrates folgen müssen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Alle im Saal wollen das Gleiche: Wir wollen keine Unfälle. Manchmal aber ist weniger mehr. Weshalb haben wir diesen Minderheitsantrag praxisorientiert formuliert? Sie sehen, dass wir eine klare Prävention wollen. Nehmen Sie den wirklich schlimmen Unfall vom letzten Sonntag: Genau dieser Lenker wäre nicht unter die Bestimmungen des Mehrheitsantrages, sondern unter die des Minderheitsantrages gefallen. Der Antrag der Minderheit sieht bereits nach einer ersten Widerhandlung einen obligatorischen Kurs vor. Wir wollen aber nicht, dass einfach jeder Lenker nach 6 bis 12 Monaten einen solchen Kurs absolvieren muss, wie es in der Botschaft heisst. Aber er kann einen solchen Kurs freiwillig besuchen. Wenn wir die Ereignisse vom letzten Sonntag noch einmal anschauen, müssen wir doch einfach sagen: Auch wenn damit eine Differenz zum Ständerat entsteht, müssen wir hier an die Sicherheit denken. Wir müssen bereits nach einer ersten kleinen Widerhandlung handeln, und nicht einfach 6 oder 12 Monate warten.

Ich bitte Sie dringend, im Sinne der Verkehrssicherheit dem Antrag der Minderheit zuzustimmen.

Hegetschweiler Rolf (R, ZH): Das Modell, das im Zusammenhang mit dieser Fahrprüfung oder -ausbildung immer wieder zitiert wird, ist ja das Modell, das in Finnland angewendet wird. Es bezieht sich aber auf andere Verkehrs- und Strassengegebenheiten, als wir sie in der Schweiz haben, und lässt sich deshalb nicht tel quel auf die Schweiz übertragen. Die Führerprüfung ist bis heute ja ständig verbessert und ausgebaut worden. Es kann auch nicht bewiesen werden, dass die Art und Weise der Fahrausbildung, und nicht verschiedene andere



Faktoren, zum Beispiel Alkohol, Charakterzüge, also Selbstüberschätzung usw., den Ausschlag dafür geben, dass die Gruppe der 18- bis 24-Jährigen eine höhere Unfallhäufigkeit aufweist. Das Modell "Weiterbildungskurse bei gesetzeswidrigem Verhalten", so wie es der Nationalrat beschlossen hat, muss auch nicht zwingend als Strafe angesehen werden, sondern viel eher als Anreiz, dass man sich so verhält, dass man eben diese kostspieligen Zusatzkurse nicht besuchen muss.

Wenn man die Idee, wie sie im Ständerat jetzt mehrheitlich unterstützt wurde, konsequent anwenden wollte, dann müssten auch ältere Menschen, welche beispielsweise an Sehschwäche oder anderen Gebrechen leiden, solche Kurse besuchen. Man könnte in diesem Fall sogar argumentieren, dass alle, die beispielsweise älter als 70 sind, Weiterbildungskurse besuchen müssten. Es fragt sich also, ob – gemessen am Aufwand – immer neue und stärkere Reglementierungen auch den nötigen Erfolg bringen.

Verglichen mit der Führerprüfung für Motorwagen erscheint jene für Motorräder verhältnismässig wenig reglementiert. Gemessen an den Fahrleistungen ereignen sich aber bei Motorradfahrern vergleichsweise weit mehr tödliche Unfälle als bei Motorwagenlenkern. Beispielsweise kommen statistisch auf 100 000 Fahrzeugkilometer bei Motorwagen 0,6 getötete Personen, bei Motorrädern sind es 4,9 Personen, also fast zehn Mal mehr. Man müsste also vor allem dort, bei den Motorrädern, ansetzen. Man könnte allenfalls das heutige Versicherungssystem auch in ein nuancierteres Bonus-Malus-System umwandeln, indem Neulenker einen Zuschlag zur Ausbildung bezahlen müssten, und dieser Zuschlag würde gesenkt, wenn sie freiwillig solche Weiterbildungskurse besuchen würden.

Ich bin also gegen eine weitere Reglementierung. In unserer Fraktion war diese Frage umstritten. Es hat sich keine eindeutige Mehrheit ergeben.

Ich bin Ihnen aber dankbar, wenn Sie bei der nationalrätlichen Fassung bleiben.

AB 2001 N 1561 / BO 2001 N 1561

Bezzola Duri (R, GR), für die Kommission: Hier geht es noch einmal um den Schlüsselartikel. Es geht um den Führerausweis auf Probe, um die praxisbezogenen Weiterbildungskurse während der Probezeit. Der Ständerat will die Neulenkerinnen und Neulenker verpflichten, während der Probezeit Weiterbildungskurse zu besuchen. Während dieser praxisbezogenen Kurse soll gelernt werden, Gefahren zu erkennen und zu vermeiden und umweltschonend zu fahren. Dies will auch die knappe Mehrheit der Kommission. Die Minderheit Binder will diese Weiterbildungskurse für Neulenkerinnen und Neulenker erst nach einer Widerhandlung gegen Strassenverkehrs Vorschriften vorschreiben.

Kurz nochmals einige Argumente, die für die obligatorischen Weiterbildungskurse, für die Zweiphasenausbildung, sprechen:

1. Die Unfallstatistik zeigt, dass sich alle weiterbilden sollten. Die hohe Unfallbeteiligung von Neulenkern bestätigt dies.
2. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass der Wechsel von begleitetem zu unbegleitetem Fahren zu vielen Unfällen führt.
3. Es ist eine unnötig fatalistische Haltung, immer zuzuwarten, bis etwas passiert, insbesondere wenn es um Leben und Tod geht.
4. Der Strassenverkehr ist die häufigste Unfallursache bei jungen Erwachsenen, und mit der Führerprüfung ist die Fahrausbildung noch längstens nicht abgeschlossen.

Einige Argumente, die für eine Weiterbildung nur für Auffällige sprechen, haben Herr Binder und andere bereits erwähnt:

1. Es sollen nicht alle Lenker diesen Massnahmen, die mit beträchtlichen Kosten verbunden sind, unterworfen werden.
2. Wer sich korrekt verhält, soll nicht gleich behandelt werden wie jemand, der sich nicht an die Verkehrsvorschriften hält.
3. Wenn die Erstausbildung sehr bald eine zweite Phase nötig macht, ist an der Qualität der Erstausbildung zu zweifeln.

Die KVF hat sich mit 12 zu 11 Stimmen für Zustimmung zum Beschluss des Ständerates ausgesprochen, mit der Ergänzung gemäss Artikel 15a Absatz 3. Wenn Sie also bei Artikel 15 Absatz 5 dem Ständerat folgen (Streichen), stimmen Sie automatisch auch Artikel 15a gemäss Fassung des Ständerates zu.

Ich bitte Sie im Namen der Kommissionsmehrheit, dem Ständerat zu folgen und den Minderheitsantrag Binder abzulehnen.



Polla Barbara (L, GE), pour la commission: Nous avons parlé ce matin de formation professionnelle. Ce que nous propose la minorité Binder serait un peu comme si, pour les plombiers par exemple, on décidait de procéder à la formation duale, à une phase de formation pratique, seulement après qu'ils aient causé une inondation ou bien comme si, pour quelqu'un qui est en train de se former dans la comptabilité, on ne décidait de passer à la formation duale pratique que si, effectivement, il avait rendu pour une entreprise une comptabilité tout à fait lacunaire ou erronée ayant mis cette entreprise en difficulté. En fait, c'est la même chose que nous propose la minorité Binder aujourd'hui pour la formation automobile, à la différence près, comme vient de le dire M. Bezzola, qu'en l'occurrence, il s'agit de vies humaines.

C'est une réalité, ce n'est pas une critique pour la jeunesse, c'est une réalité que les accidents de la route causés par des jeunes sont trois fois plus fréquents que ceux causés par la tranche d'âge de 40 à 49 ans. Si, dans cette tranche d'âge, nous causons moins d'accidents, la seule explication vient de notre expérience et le fait de vouloir transmettre cette expérience par une formation duale n'est en aucun cas une obligation, c'est un privilège. Monsieur Binder, le fait de vouloir transformer le privilège en punition, c'est là qu'on arrive à une réelle obligation. Ce que nous proposons, dans la formation duale, c'est que l'ensemble des jeunes qui veulent effectivement apprendre à conduire un véhicule puissent bénéficier d'une formation. La formation dans ce pays a toujours été considérée, et c'est bien ainsi, comme un privilège et une valeur ajoutée fondamentale de notre société.

Je vous recommande donc de penser aux jeunes comme aux moins jeunes de ce pays, à la sécurité routière, au privilège que représente la formation, et de suivre ainsi la proposition de la majorité de votre commission en rejetant la proposition de minorité Binder.

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

Leuenberger Moritz (,): Ich repetiere nochmals, dass die Fassung des Bundesrates, des Ständerates und der Mehrheit Ihrer Kommission nicht eine Strafe bedeutet; vielmehr würde die Lösung der Minderheit eine Strafe bedeuten, weil dann nur diejenigen in einen Weiterbildungskurs geschickt würden, die sich eine Verfehlung haben zuschulden kommen lassen. Die Minderheit möchte, dass diese eine Weiterausbildung absolvieren müssen. Wir möchten aber, dass alle eine Weiterbildung geniessen dürfen.

Es geht – das haben wir auch gesagt – nicht nur darum, nicht selber einen Fehler zu machen, sondern auch darum, Unfälle zu vermeiden, sich also richtig darauf einzustellen, wenn sich ein anderer Strassenverkehrsteilnehmer falsch verhält.

Ich bin daher der Mehrheit Ihrer Kommission dankbar, dass sie jetzt einen anderen Antrag stellt als vorher. Ich bin insbesondere Herrn Heim dankbar, der für viele in diesem Rat steht, die sich ausführlich und gründlich mit der Argumentation und der Statistik auseinandergesetzt haben und jetzt zu einer anderen Lösung kommen. Sie haben gezeigt, dass sie zu einem Umdenken fähig sind.

Wir sprechen hier alle über Statistik. Es wurde immer wieder zu Recht die Statistik erwähnt. Wenn aber die Statistik Sie "real erreicht" und ein Unfall Ihre Familie betrifft, sieht es in der Regel ganz anders aus: Es ist relativ leicht, über abstrakte Risiken zu sprechen, aber wenn dieses Risiko Gestalt annimmt, wenn am Sonntagmorgen das Telefon klingelt und es heisst, Ihr Kind sei bei einem Unfall auch in einem solchen Auto gewesen, dann sieht es ganz anders aus.

Wir sind alle noch von zwei grossen Unfällen in diesem Land geschockt: vom Unfall im Gotthardtunnel und vom Crossair-Absturz. Ich darf Sie daran erinnern, dass in der Zeit zwischen diesen beiden Unfällen der Strassenverkehr und Junglenker mehr Opfer bewirkt haben als diese beiden Unfälle kumuliert. Diese Opfer erhalten nicht so viele Kommentare in den Medien, und sie erhalten auch keine Staatstrauer. Man nimmt mit einem Achselzucken zur Kenntnis, dass es eben menschliches Versagen war.

Ich appelliere deswegen an Ihre Verantwortung: Bitte räumen Sie diese Differenz mit dem Ständerat aus!

Giezendanner Ulrich (V, AG): Meine Frage ist auch eine persönliche Erklärung. Es sieht fast so aus, als ob die Minderheit ihre Verantwortung nicht wahrnehmen würde. Herr Bundespräsident, der schlimme Unfall mit den vier Jugendlichen am letzten Sonntag wäre mit dem Antrag der Mehrheit trotzdem möglich gewesen. Ich bitte Sie, das zu bestätigen. Nach unserer Version wäre es nicht möglich: Wenn ein Fahrer drei Wochen, nachdem er den Ausweis erhalten hat, eine Geschwindigkeitsüberschreitung begeht, muss er beim Antrag der Minderheit zwangsweise in den Kurs, und beim Antrag der Mehrheit dauert es ganz klar sechs Monate, wie es in der Botschaft steht. Ich behaupte hier und nehme für uns in Anspruch, dass wir die Verantwortung viel mehr wahrnehmen. Der Hinweis auf den Unfall am Sonntagmorgen, Herr Bundespräsident, war eine Anmassung an die Kommission, die ich strikte zurückweise.



Leuenberger Moritz (,): Ich konnte diesem Votum keine Frage entnehmen. In Tat und Wahrheit ist es so, dass dieser Lenker nach dem Modell der Mehrheit auf jeden Fall in einen Weiterbildungskurs hätte gehen dürfen, so wie alle anderen, auch wenn sie keinen Fehler gemacht haben. Er hätte die Aufgaben, die er zu lösen gehabt hätte, viel

AB 2001 N 1562 / BO 2001 N 1562

bereitwilliger gelöst, weil es sich nämlich nicht um eine Strafe nach einem Fehlverhalten gehandelt hätte.

Art. 15 Abs. 5; 15a Abs. 3 – Art. 15 al. 5; 15a al. 3

La présidente (Maury Pasquier Liliane, présidente): Les propositions Joder sont retirées.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 97 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 65 Stimmen

Art. 15a Abs. 4 – Art. 15a al. 4

Angenommen – Adopté

Art. 53a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Triponez

Abs. 1

Unverändert

Abs. 2

Der Bundesrat kann nach Anhören der Kantone Empfehlungen zur Lenkung des motorisierten Verkehrs auf dem Strassennetz von nationaler Bedeutung abgeben, im Interesse eines sicheren und flüssigen Verkehrs, die geeignet und nötig sind, um schwere Störungen des Verkehrs, welche die Verkehrssicherheit gefährden, zu verhindern oder zu beseitigen.

Abs. 2bis

Er kann die Durchführung der Empfehlungen an einen Dritten übertragen.

Abs. 3

Gemäss Absatz 2 (geltendes Recht)

Art. 53a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Triponez

Al. 1

Inchangé

Al. 2

Après avoir entendu les cantons et afin de garantir la fluidité et la sécurité du trafic, le Conseil fédéral peut émettre des recommandations de gestion du trafic motorisé sur le réseau des routes d'importance nationale, adéquates et nécessaires pour empêcher ou éliminer de graves perturbations du trafic compromettant la sécurité routière.

Al. 2bis

Il peut confier à un tiers le soin d'assurer la mise en oeuvre des recommandations.

Al. 3

Selon l'al. 2 (droit en vigueur)

Triponez Pierre (R, BE): Gemäss Artikel 53a Absatz 1 des geltenden Strassenverkehrsgesetzes kann der Bundesrat bereits heute verbindliche Verkehrslenkungsmassnahmen für schwere Motorwagen zum Gütertransport vorsehen – zum einen, um den flüssigen und sicheren Transitverkehr durch die Alpen zu gewährleisten, und zum anderen, um die Ziele des Verkehrsverlagerungsgesetzes sicherzustellen.



Gestützt auf diese Befugnis hat der Bund, in Absprache mit den betroffenen Kantonen, bereits während den diesjährigen Stausituationen auf der A2, aber auch nach der Brandkatastrophe im Gotthard-Strassentunnel, geeignete Verkehrslenkungsmassnahmen einleiten können, um den flüssigen und sicheren Transitverkehr durch die Alpen auch in Notlagen zu garantieren. Die geltende Regelung hat sich also bewährt.

Ich beantrage Ihnen deshalb, in Absatz 1 gemäss Entwurf des Bundesrates zu entscheiden beziehungsweise am geltenden Recht festzuhalten.

In der vergangenen Sommersession hat unser Rat einen Schritt über das geltende Gesetz hinaus getan. Er hat in schwer verständlicher und meines Erachtens unnötiger Weise den Anwendungsbereich von Absatz 1 auf das gesamte übergeordnete Strassennetz ausgedehnt. Der Ständerat hat in der letzten Herbstsession diese allgemein gehaltene Fassung des Nationalrates zu Recht nicht übernommen. Die kleine Kammer hat richtigerweise verlangt, dass geeignete und nötige Massnahmen zur Lenkung des motorisierten Verkehrs auf dem Strassennetz von nationaler Bedeutung nur dann angeordnet werden können, wenn schwere Störungen des Verkehrs vorliegen, die die Verkehrssicherheit gefährden. Zudem hat der Ständerat eingefügt, dass vorgängig die Kantone anzuhören seien.

Diese beiden Präzisierungen sind meines Erachtens vernünftig. Allerdings hat der Ständerat mit der Neuformulierung von Buchstabe b gleichzeitig eine Abschwächung gegenüber dem bisherigen Recht vorgenommen, indem er das Verlagerungsziel im internationalen Transitgüterverkehr nur noch mittels Empfehlungen und nicht mehr mit konkreten Lenkungsmassnahmen erreichen will. Dies dürfte wohl kaum der Verkehrspolitik des Bundesrates entsprechen, insbesondere nicht seinen Zielsetzungen betreffend Verkehrsverlagerung. Die Kommission unseres Rates hat in der Folge die Beschlüsse des Ständerates übernommen.

In dieser etwas verworrenen Situation schlage ich Ihnen vor:

1. In Absatz 1 ist am geltenden Recht festzuhalten.
2. Um den Beschlüssen des Ständerates und der nationalrätlichen Kommission entgegenzukommen, beantrage ich einen neuen Absatz 2, der weitgehend der ständerätlichen Fassung entspricht. Die wesentliche Differenz zum Ständerat beziehungsweise zu unserer Kommission besteht darin, dass der Bundesrat nach Anhörung der Kantone anstelle der Anordnung von Massnahmen Empfehlungen zur Lenkung des motorisierten Strassenverkehrs auf dem Strassennetz von nationaler Bedeutung abgeben kann. Im Übrigen folgt dieser neue Absatz 2 der Fassung des Ständerates und unserer Kommission.
3. Als logische Konsequenz meines Antrages zu einem neuen Absatz 2 ist auch Absatz 1bis, wie ihn der Ständerat und die nationalrätliche Kommission beschlossen haben, anzupassen.
4. Zu guter Letzt schlage ich Ihnen einen neuen Absatz 3 vor. Dies erfordert die Systematik. Materiell ist aber der neue Absatz 3 identisch mit Absatz 2 des geltenden Gesetzes.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zu Artikel 53a insgesamt zuzustimmen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Es geht ja im Antrag Triponez vor allem um das Wort "Empfehlungen". Sie wissen, das Volk hat vor wenigen Jahren die koordinierte Verkehrspolitik, die Zwangsmassnahmen vorsah, abgelehnt. Jetzt stellen Sie sich vor, wir würden dem Güterverkehr nicht Empfehlungen abgeben, sondern vor allem Zwang aufoktroyieren. Was würde das heissen? Die Nord-Süd-Transporte wären nicht mehr kalkulierbar, denn einmal müssten wir ja über den San Bernardino fahren, einmal über den Gotthard. Die LSVA wäre den Kunden nicht mehr im Voraus zu berechnen. Das gäbe also ein Riesenchaos. Man sieht, dass der Antrag Triponez absolut überlegt ist.

Nehmen Sie einmal an, einer meiner LKW lädt bei Kollege Blocher in Ems oben 25 Tonnen Granulat für Chiasso. Jetzt wäre der San Bernardino wegen des PKW-Verkehrs überlastet. Dann wäre der Lastwagen gezwungen, über Zürich, Luzern und den Gotthard zu fahren; statt etwa 120 Kilometern würde dies etwa 210 Kilometer ausmachen. Das wäre doch ökonomisch und ökologisch ein absoluter Unsinn. Sie sehen: Dieser Artikel ist nicht durchdacht; wir haben ihn schon in der Sommersession kritisiert.

Das Nächste ist das Verkehrsverlagerungsziel. Sie wissen: Am 11. Juni 2001 hat man die RAAlpin AG, die rollende Landstrasse Rola, gross mit dem Auftritt des Herrn Bundespräsidenten in der Presse als die Lösung aller Probleme angepriesen. Genau diese Rola hat diese Woche von acht

AB 2001 N 1563 / BO 2001 N 1563

Zügen auf sechs reduzieren müssen, und zwar nicht, weil die Nachfrage nicht da ist, sondern weil die Züge in Domodossola neun Stunden stehen bleiben. Uns wird ja seit Jahren versprochen, das werde alles gelöst. Es wird nichts gelöst! Das Profil wird auch am Langensee in Italien von der FS bis heute nicht erhöht. Es ist immer noch die alte Strecke. In den letzten zwei Wochen hatten wir da unten zwei schwere Entgleisungen. Davon spricht die Schweizer Presse nicht. Sie wollen jetzt Zwang? Nein, ich hoffe, Sie wollen hier keine Zwangs-





massnahmen festschreiben, obwohl es absolut unmöglich ist, den Schwerpunkt zu verlagern. Ich verlagere jeden Tag; ich habe kein Problem damit. Aber es geht nicht. Es zeigt sich jetzt, dass der Luftballon demnächst platzt.

Ich bitte Sie deshalb, in diesem Gesetz nun wieder zur Realität zurückzukommen. Die Empfehlungen sind absolut gut. Ich finde das hervorragend. Man kann den Verkehr so kanalisieren und vor allem die ausländischen LKW von Basel aus umlenken, wenn es notwendig ist. Aber das Ganze geht an der Praxis vorbei. Es ist wieder Theorie, die nicht umsetzbar ist.

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

Simoneschi Chiara (C, TI): A nome del gruppo PDC sostengo la versione così come è uscita dalle deliberazioni del Consiglio degli Stati. Già nella sessione estiva avevamo sostenuto la proposta del nostro collega Schmid Odilo che aveva poi portato alla formulazione del Consiglio nazionale.

Questo anche perché in occasione della sessione di Lugano una mozione Ratti del 1999 che chiedeva proprio la possibilità di istituire una centrale nazionale per la gestione del traffico, è stata accolta come postulato. È molto importante introdurre in questa legge una base legale per il Consiglio federale per poter istituire una centrale nazionale di gestione del traffico. Quest'ultima deve naturalmente collaborare con i paesi vicini per gestire il traffico, soprattutto il traffico merci. Noi sappiamo – lo abbiamo visto dopo la tragedia della galleria del San Gottardo – quante e quali difficoltà ci sono per il traffico merci che deve attraversare le Alpi. È dunque giusto che su queste dorsali nord-sud e est-ovest, dunque sulle grandi strade nazionali, si possano usare le nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione per gestire il traffico anziché subirlo.

Ecco il motivo per cui vi preghiamo di accogliere la proposta della commissione, cioè di approvare la decisione del Consiglio degli Stati.

Bezzola Duri (R, GR), für die Kommission: Es geht hier um die Sicherstellung eines sicheren und flüssigen Verkehrs. Die Kommission will ohne Gegenstimme dem Ständerat folgen. Sie erinnern sich: In der Sommersession ist Artikel 53a in letzter Minute noch eingebaut worden. Der Ständerat hat dann den Artikel neu geordnet und umgebaut, und die Kommission des Nationalrates hat dieser Fassung zugestimmt.

Nun liegt der Antrag Triponez vor. Was will Kollege Triponez? Er will Verkehrslenkungsmassnahmen zwingend nur für den Schwerverkehr gemäss den Zielen des Verkehrsverlagerungsgesetzes und nur auf den Transitachsen. Für den übrigen Verkehr auf dem Strassennetz von nationaler Bedeutung will er nur eine Empfehlung zur Lenkung abgeben.

Unsere Kommission hat ohne Gegenstimme griffigeren Massnahmen zugestimmt, nämlich Massnahmen für den gesamten Motorverkehr auf dem Strassennetz von nationaler Bedeutung, und hat diese Lenkungsmassnahmen aus folgenden Gründen beschlossen:

Die heutige Situation auf der Gotthardachse zeigt eindrücklich den Bedarf, den gesamten Privat- und Schwerverkehr auf dem übergeordneten Strassennetz mittels zweckmässiger verkehrslenkender Massnahmen zu beeinflussen. Die Ost-West-Achse ist nicht weniger belastet als die Nord-Süd-Achse. Daher sollten Verkehrslenkungsmassnahmen auf dem ganzen Gebiet Anwendung finden können. Wenn die Verkehrslenkung sinnvoll gemacht wird, könnte damit eine Kapazitätssteigerung von 10 bis 15 Prozent erreicht werden.

Die Situation am Gotthard lässt es nicht zu, dass noch jahrelang gewartet wird. Bei dem Tempo der heutigen Gesetzgebung wird es wieder drei Jahre dauern, bis ein Gesetzentwurf vorliegt. Die nationale Verkehrslenkung ist zwar ein Leitsatz des Leitbildes, sie hat aber mit der Verkehrstelematikanwendung oder mit Road Pricing gar nichts zu tun.

Auch aus diesen Gründen hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ohne Gegenstimme der Fassung des Ständerates zugestimmt. Ich bitte Sie, den Antrag Triponez abzulehnen und dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: En ce moment, beaucoup de voix s'élèvent de toute part pour demander d'augmenter la responsabilité de la Confédération dans le transport, et ceci non seulement dans le transport par le rail mais aussi dans le transport par la route et par les airs; le transport par la route et par les airs concerne tellement de personnes qu'il s'agit finalement réellement d'une question publique. Dans ce cadre, il nous paraît donc que la formulation décidée par le Conseil des Etats est adéquate.

Qu'est-ce qu'elle nous dit exactement? D'abord, elle demande une consultation préalable avec les cantons, ce qui est un point très important dans le respect de notre fédéralisme. Ensuite, elle permet d'ordonner des mesures adéquates et nécessaires pour éliminer de graves perturbations. Donc, je crois que le souci de voir



le Conseil fédéral intervenir à tout moment n'est pas fondé. Finalement, le Conseil fédéral peut émettre des recommandations de gestion du trafic qui répondent aux impératifs de sécurité et de fluidité.

Alors, j'aimerais consoler M. Giezendanner par avance, puisque le vote de ce Conseil consistera certainement à adopter la proposition de la commission. M. Giezendanner n'a d'ailleurs fait aucune proposition contraire en commission non plus. On peut même imaginer que l'article 53a, dans sa formulation actuelle, permette la construction du deuxième tunnel au Saint-Gothard et de soutenir l'initiative Avanti, puisqu'il s'agit justement pour le Conseil fédéral d'ordonner des mesures permettant d'assurer la fluidité et la sécurité du trafic! Plus sérieusement, il nous semble que cette loi doit maintenant être adoptée, qu'il n'y a pas lieu à ce stade d'introduire de nouvelles divergences, qu'il est important et urgent qu'elle puisse entrer en vigueur. Il en va de la sécurité routière.

Je vous recommande donc de suivre la proposition de la commission.

Leuenberger Moritz (,): Sie haben, wie die Berichterstatter richtig sagten, in letzter Minute als Erstrat diese Idee noch ausdrücklich aufgenommen, in der Hoffnung und mit der Bemerkung, dass der Ständerat das dann noch gründlich ansieht.

Er hat Ihre Fassung jetzt noch verbessert, indem die Kompetenzdelegation an den Bundesrat präzisiert wurde. Die Verkehrslenkungsmaßnahmen auf dem Strassennetz von nationaler Bedeutung sollen also grundsätzlich nur empfehlenden Charakter haben. Verbindlich sollen sie erst werden können, wenn schwere Störungen des Verkehrs vorliegen oder zur Diskussion stehen.

Zum Beispiel würden bei einem grossen Stau vor dem Warenzoll in Chiasso die schweren Motorwagen zum Gütertransport auf einen Abstellplatz gelenkt werden können, und zwar zwingend, als eine Massnahme. Parallel dazu könnte über das Radio und Wechseltextanlagen den Motorfahrzeugführerinnen und -führern eine weiträumige Ausweichroute empfohlen werden.

Ich ersuche Sie, dieser Lösung zuzustimmen, wie sie auch Ihre Kommission will. Im Moment, wo wir darum ringen, eine Verstopfung des nationalen Verkehrsnetzes zu beseitigen, brauchen wir auch solche Massnahmen.

AB 2001 N 1564 / BO 2001 N 1564

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 99.036/1670)

Für den Antrag der Kommission 94 Stimmen

Für den Antrag Triponez 64 Stimmen

Art. 57c Abs. 3

Antrag der Kommission

Festhalten

Art. 57c al. 3

Proposition de la commission

Maintenir

Angenommen – Adopté

Art. 104 Abs. 5

Antrag der Kommission

Mehrheit

Festhalten

Minderheit

(Aeschbacher, Heim, Hollenstein, Neiryneck, Pedrina, Vollmer, Weigelt)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 104 al. 5

Proposition de la commission

Majorité

Maintenir



*Minorité*

(Aeschbacher, Heim, Hollenstein, Neiryneck, Pedrina, Vollmer, Weigelt)
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Nach dem Willen des Bundesrates soll die heute geltende Möglichkeit, dass die Kantone das Halterverzeichnis veröffentlichen dürfen, aus dem Gesetz gestrichen werden. Der Ständerat hat dies mit 22 zu 8 Stimmen abgelehnt, und er hält auch weiterhin daran fest.

Ich möchte Ihnen beliebt machen, in diesem sicherlich nicht zentralen Punkt auf die Linie des Ständerates einzuschwenken und unserem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Dies aus folgenden Gründen: Die bisherige Kompetenz der Kantone zur Veröffentlichung des Halterverzeichnisses hat sich durchaus bewährt. Die Öffentlichkeit erhält eine gewisse Transparenz, und es kann damit auch einem Informationsbedürfnis der Bevölkerung Rechnung getragen werden. Missbräuche sind nicht bekannt geworden. Nicht umsonst haben eine Mehrheit der Vernehmlasser und haben 22 Kantone – ich wiederhole: 22 Kantone – für die Beibehaltung der bisherigen Regelung votiert. Die Öffentlichkeit des Halterverzeichnisses hat, via soziale Kontrolle, auch einen gewissen präventiven Effekt und entlastet zudem vor allem die Polizeistellen von zahlreichen Anfragen und Auskunftsbegehren. Denn gerade Bagatellvorfälle bzw. geringfügige Schäden, wie z. B. Parkschäden, regeln Automobilisten mit Vorteil und mit Vorliebe unter sich und ohne Beiziehen der Polizei. Ohne öffentliche Verzeichnisse wäre dies oft nicht möglich und führte zu einem unnötigen Einschalten der Polizeikräfte.

Des weiteren sollten sich Halter von Motorfahrzeugen, die in den Verkehr gebracht werden, nicht einfach hinter einer Nummer vor der Öffentlichkeit verstecken können. Transparenz ist meines Erachtens gerade im Verkehrsbereich wichtig.

Schliesslich noch ein Wort zum Daten- und Persönlichkeitsschutz, der hier vom Bundesrat bemüht wird: Daten- und Persönlichkeitsschutz in Ehren, aber man kann auch übertreiben!

Ich habe jedenfalls grosse Mühe, hier schützenswerte Interessen auszumachen. Wer sich korrekt verhält, hat auch nichts zu befürchten. Was stört denn wen, wenn die Öffentlichkeit erfahren kann, welche Personen welche Fahrzeuge in den Verkehr bringen und zirkulieren lassen? Wenn schon der Datenschutz bemüht wird, dann fühle ich mich viel nachhaltiger betroffen, wenn die Parlamentsdienste meine E-Mail-Adresse publizieren und ich nun Tag für Tag zwischen 50 und 100 absolut ungebetene E-Mails zum Codex Alimentarius erhalte, die mir den Posteingang in meinem Computer verstopfen und zum Teil verhindern, dass ich jene Sendungen, die ich wirklich brauche, empfangen kann.

Ich bitte Sie daher im Namen unserer Fraktion, dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen und die Veröffentlichung des Nummernverzeichnisses nach wie vor zu ermöglichen.

Wiederkehr Roland (E, ZH): Ich bekenne, ein Freund der Verkehrspolizei zu sein, dort, wo sie für die Verkehrssicherheit und die Prävention arbeiten kann. Ich bin aber kein Freund der polizeilichen Aufgaben – hier gehe ich mit vielen Polizeikommandos einig –, wo es darum geht, Administration zu erledigen. Bei diesem Punkt fördern Sie das Ausfüllen von unnötigen Rapporten; das möchte ich Ihnen aufzeigen.

Nehmen wir an, Sie machen beim Parkieren irgendeinem anderen Auto einen Kratzer, oder noch schlimmer, jemand anders macht Ihrem Auto einen Kratzer. Wenn nun die Verzeichnisse der Plaketten nicht mehr veröffentlicht werden, können Sie nicht mehr herausfinden, wem Sie einen Kratzer gemacht haben; Sie müssen also zur Polizei.

Jetzt gibt es die Möglichkeit, dass Sie sagen: "O läck du mir!", und dann haben wir eine weitere Entsolidarisierung in unserer Gesellschaft. Oder aber Sie sind ein ehrlicher Mensch, gehen zur Polizei, und diese füllt einen Rapportzettel aus, um Ihnen schlussendlich aufzeigen zu können, wer der Halter des Autos ist, das Sie beschädigt haben. Es kann doch nicht Aufgabe der Polizei sein, solche unsinnigen Dokumente auszufertigen! Deshalb bitte ich: Folgen Sie dem Ständerat. Es soll nach wie vor ein solches Verzeichnis der Nummernschilder in unserem Land geben, wo Sie ganz einfach den Namen des Besitzers erfahren können. Und wenn wir hören, dass gewisse Leute die Nummernschilder trotzdem sperren wollen: Das sind genau jene, die wir nicht zu schützen brauchen; sie machen das ja aus irgendeinem Grund.

Ich danke Ihnen, wenn Sie der Minderheit und dem Ständerat zustimmen.

Bezzola Duri (R, GR), für die Kommission: Es geht hier um das Verzeichnis der Namen der Fahrzeughalter. Der Ständerat und der Nationalrat wollen diese veröffentlichen, der Nationalrat will zusätzlich, dass die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter die Veröffentlichung ihres Namens sperren lassen können. Die Kommission hat darüber eingehend diskutiert und ist mit 15 zu 8 Stimmen bei 1 Enthaltung zum Schluss gekommen, sich



für ein Sperrrecht stark zu machen. Die Kommission stimmt mit 15 zu 8 Stimmen bei 1 Enthaltung der Fassung des Ständerates zu, ergänzt mit der Möglichkeit, dass die Fahrzeuglenker und -lenkerinnen ihren Namen sperren lassen können.

Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: M. Aeschbacher, en présentant sa proposition de minorité, a dit qu'elle n'était pas très importante. Alors, si on parle de la loi sur la circulation routière qui a effectivement comme objectif d'améliorer la sécurité routière, je suis d'accord: la proposition Aeschbacher n'est pas très importante. Mais, par contre, si on la considère d'un point de vue fondamental dans l'organisation de notre société, elle devient une proposition importante qui a toujours été refusée par la Suisse dans le cadre de son rejet souvent confirmé d'un Etat policier.

Il n'y a pas de petites entorses à la protection des données personnelles. Chaque entorse est grave et chaque individu, aujourd'hui plus que jamais – et M. Aeschbacher a invoqué les mails que nous recevons du Codex Alimentarius – avec la mise en cause de nos données personnelles introduites par les nouvelles technologies de l'information et de la communication, doit pouvoir demander que son nom ne soit pas rendu public. C'est bien ce qui est dit dans la proposition de

AB 2001 N 1565 / BO 2001 N 1565

minorité qui vous est faite: chacun peut demander. Alors, un Etat où il n'est pas prévu que les individus puissent demander à ne pas être sur une liste, même s'il ne s'agit que de la liste des détenteurs de véhicules, ne correspond pas à la vision que la majorité de la commission se fait de la Suisse.

Dans la mesure où, en l'occurrence, le respect des données personnelles n'implique aucune diminution de la sécurité routière, la majorité de la commission, par 15 voix contre 8 et 1 abstention, vous recommande de la suivre. Chaque fois qu'il y a eu un enjeu de sécurité routière dans la discussion sur cette loi, je crois que la majorité de la commission s'est effectivement engagée pour la sécurité routière.

En l'occurrence, l'article 104 tel que proposé par la majorité de la commission ne remet pas en cause la sécurité routière, et celle-ci vous recommande de la suivre.

Leuenberger Moritz (,): Es geht jetzt also noch darum, ob der Name im Zusammenhang mit der Autonummer gesperrt werden kann. Es wäre dies die einzige Differenz, die Sie jetzt noch schaffen würden. Von daher würde ich Ihnen eigentlich, damit das Gesetz bald verabschiedet werden kann, eher beantragen, der Minderheit Aeschbacher zuzustimmen. Aber ich gebe zu: Mein Hauptargument ist, dass es dann erledigt wäre. Ich denke auch, wir leben in einer Zeit, in der wir jetzt alle mit so einer Plakette mit unserem Foto herumlaufen, auf der unser Name draufsteht, und in einer Zeit, in der Kongressteilnehmer und Touristen alle mit ihrem Namen angeschrieben durch die Städte wandern. Ich habe mir überlegt: Würde ich meine Autonummer sperren lassen? Ich würde es wahrscheinlich nicht tun, weil mich ja sowieso alle kennen. Wir leben in einer transparenten Gesellschaft, und wenn Sie dem Ständerat zustimmen, können Sie dieses Gesetz auch verabschieden; das ist auch transparent.

Bezzola Duri (R, GR), für die Kommission: Ich möchte dem Bundespräsidenten nicht widersprechen, aber wir haben noch eine zweite kleine Differenz bei Artikel 57c. Hier geht es um die finanzielle Beteiligung des Bundes an den Informationskosten der Kantone. Da will der Ständerat, dass man die Kantone finanziell unterstützt, der Nationalrat hingegen will das nicht.

Wir hätten also zwei Differenzen.

Leuenberger Moritz (,): Eines der vier Argumente ist dahin, es gibt nur noch drei Argumente für die Minderheit. (*Heiterkeit*)

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit 98 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit 45 Stimmen

La présidente (Maury Pasquier Liliane, présidente): J'aimerais souhaiter bon anniversaire à M. Urs Hofmann et à M. Fabio Pedrina qui ont leur anniversaire aujourd'hui. (*Applaudissements*)





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2001 • Zweite Sitzung • 27.11.01 • 08h00 • 99.036
Conseil national • Session d'hiver 2001 • Deuxième séance • 27.11.01 • 08h00 • 99.036



Schluss der Sitzung um 12.05 Uhr
La séance est levée à 12 h 05

AB 2001 N 1566 / BO 2001 N 1566