



10.092

**Via sicura.
Mehr Sicherheit
im Strassenverkehr**

**Via sicura.
Renforcer
la sécurité routière**

Fortsetzung – Suite

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.06.11 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.06.11 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 19.12.11 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 20.12.11 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 28.02.12 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 31.05.12 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 11.06.12 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 12.06.12 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 15.06.12 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.06.12 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

**1. Strassenverkehrsgesetz
1. Loi fédérale sur la circulation routière**

Art. 15b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 15c

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Die Gültigkeitsdauer der Kategorien für berufsmässige Motorfahrzeugführer beträgt mindestens drei, höchstens aber fünf Jahre. Sie wird verlängert, wenn der Inhaber seine Fahreignung durch eine vertrauensärztliche Untersuchung nachweist.

Abs. 2

Die Gültigkeitsdauer der übrigen Führerscheinkategorien ist unbefristet.

Abs. 3–5

Streichen

Abs. 6

... Gültigkeitsdauer befristen, wenn die ...

Antrag der Minderheit

(Bieri, Hêche, Janiak, Savary)

Abs. 1–3, 5, 6

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates





Antrag Berberat

Abs. 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 15c

Proposition de la majorité

Al. 1

La durée de validité des catégories destinées aux conducteurs professionnels est de trois ans au moins et de cinq ans au plus. Elle est prolongée si le titulaire prouve, dans le cadre d'un examen médical effectué par un médecin-conseil, qu'il est apte à conduire.

Al. 2

La durée de validité des autres catégories de permis est illimitée.

Al. 3–5

Biffer

Al. 6

L'autorité cantonale peut limiter la durée ...

Proposition de la minorité

(Bieri, Hêche, Janiak, Savary)

Al. 1–3, 5, 6

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Berberat

Al. 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Artikel 15c ist einer der Artikel, bei denen wir Differenzen zum Bundesrat haben. Ich versuche, ihn gesamthaft darzustellen, damit Sie sehen, wo Differenzen bestehen und wo nicht.

Vorerst einmal zu den berufsmässigen Motorfahrzeugführern: Da gilt gemäss dem Entwurf des Bundesrates die Regelung, dass bis zum 50. Altersjahr die Ausweise alle fünf Jahre zu erneuern sind, vom 50. bis zum 70. Altersjahr alle drei Jahre. Ab dem 70. Altersjahr gilt dann die Regelung mit der ärztlichen Kontrolle, die alle zwei Jahre durchzuführen ist. Hier gibt es keine Differenz; wir haben Absatz 3 des Entwurfes als Absatz 1 übernommen.

Ein zweites Thema ist die Gültigkeitsdauer der Führerausweise für Fahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen: Die Führerausweise für diese Kategorie dürfen nicht über das 70. Altersjahr hinaus verlängert werden.

Es ist für uns klar, dass eine alle zwei Jahre durchzuführende ärztliche Kontrolle nötig ist; hier gibt es auch keine Differenz.

Eine Differenz entsteht nun, weil der Bundesrat alle Ausweise befristen möchte: Wenn Sie einen Führerausweis bekommen, ist er auf das 50. Altersjahr befristet. Wenn Sie 50 Jahre alt sind, müssen Sie einen Sehtest ablegen; das Resultat schicken Sie dann der Motorfahrzeugkontrolle, die Motorfahrzeugkontrolle stellt Ihnen einen neuen Ausweis aus und belastet Sie mit einer Gebühr. Den Sehtest, der allerdings günstig ist, bezahlen Sie auch. Dies ist also eine relativ grosse Geschichte. Die Mehrheit vertritt die Meinung, dass dies eine bürokratische Lösung ist, die nichts bringt. Wir gehen davon aus, dass die Leute ihre Augen in Eigenverantwortung kontrollieren lassen. Wenn Sie mit 48 Jahren eine Brille kaufen, dann sollten Sie nicht zwei Jahre später einen Sehtest machen und das ganze Prozedere über sich ergehen lassen müssen.

Wir sind der Meinung, dass es genügt, wenn man ärztliche Kontrollen für Personen ab dem 70. Altersjahr anordnet und diese auch konsequent durchführt. Wir beantragen Ihnen, davon abzusehen, für den Normalbürger eine Befristung der Führerausweise zu beschliessen.

Der Bundesrat möchte hier überraschenderweise festhalten; das Gleiche gilt für eine Minderheit der Kommission.

Bieri Peter (CEg, ZG): Die Mehrheit der Kommission will den Führerausweis nur für die berufsmässigen Kategorien, für Lastwagen und Busse, befristen, nicht aber für die nicht berufsmässigen Kategorien, für Personenwagen oder Motorräder. Zudem will sie nicht, dass ab dem 50. Altersjahr ein Sehtest durchgeführt werden muss.



Die Minderheit will hier dem Bundesrat folgen und den Führerausweis befristen. Praktisch alle Bewilligungen werden heute mit zeitlicher Befristung erteilt. Dies gibt die Möglichkeit, periodisch abzuklären, ob die Bedingungen für die Bewilligung noch gegeben sind. Die Befristung hat aber auch ganz praktische Vorteile, indem die Ausweisdaten – das Foto, die Adresse oder anderes – aktualisiert werden können. Die Verlängerung des Ausweises verursacht auch Aufwand, und deshalb beantragt der Bundesrat eine Zehnjahresfrist, beginnend mit dem 50. Altersjahr. Dies ist für die

AB 2011 S 667 / BO 2011 E 667

Verbesserung der Sicherheit nun beileibe kein allzu grosser Aufwand und kommt nicht nur dem Fahrer, der FahrerIn selber, sondern letztlich auch den übrigen Strassenbenützern zugute.

Welche Argumente sprechen nun für die Befristung der Ausweise für alle Kategorien? Zuallererst geht es um die Frage der Sicherheit und damit um die wichtigste physische Voraussetzung, ein Fahrzeug führen zu können. Über 90 Prozent der Informationen werden über das Auge aufgenommen. Freiwillige Sehtests, wie sie regelmässig von Verkehrsverbänden durchgeführt werden, zeigen, dass heute viele Personen ab 50 Jahren ohne Brille oder Kontaktlinsen fahren, obwohl sie mit ihrem reduzierten Sehvermögen sich und andere im Strassenverkehr gefährden. Die vorgesehenen Sehtests sind keine wirkliche Belastung. Sie müssen einmal beim Erreichen des 50. und einmal beim Erreichen des 60. Altersjahrs durchgeführt werden und kosten rund 40 Franken. Ab dem 70. Altersjahr sind die Fahrzeugführer und -führerinnen ja heute schon zur periodischen ärztlichen Kontrolle verpflichtet.

Nun zu den organisatorischen Argumenten: Die Befristung des Führerausweises ist praktisch überall auf der Welt Standard. In der EU wird die Befristung für alle Staaten ab Januar 2013 obligatorisch. Damit werden auch alle unsere Nachbarstaaten entweder über einen auf 10 oder auf 15 Jahre befristeten Führerausweis verfügen. Unbefristete Führerausweise verursachen heute den Kantonen grosse Vollzugsprobleme beim Aufgebot zu den ärztlichen Kontrollen. Die Befristung des Führerausweises ist also auch ein wichtiges Mittel, um die Fahreignung periodisch mittels Sehtests beim Optiker und ab dem 70. Altersjahr mittels eines ärztlichen Checks abzuklären.

Die Identifikation durch die Polizei ist bei einer Kontrolle sehr erschwert, wenn z. B. eine 60-jährige Person ihren Führerausweis vorlegt, der das Bild einer 20-jährigen Person zeigt. Der Kreditkartenausweis ist zudem – wie alle anderen Plastikkarten – nur beschränkt haltbar. In einem Schreiben der Vereinigung der kantonalen Strassenverkehrsämter vom 20. Mai dieses Jahres an die KKJPD unterstützen die kantonalen Amtsstellenleiter den Entwurf des Bundesrates, auch wenn sie sich aufgrund ihrer praktischen Erfahrung einen noch engeren Zeitplan, als ihn jetzt der Bundesrat vorschlägt, gewünscht hätten.

Alle zehn Jahre – nach dem 50. Altersjahr, nach dem 60. Altersjahr und nach dem 70. Altersjahr ohnehin – einmal zum Optiker zu gehen, seine Augen kontrollieren zu lassen, ist bei Gott nicht allzu viel verlangt. Dies ist ein Aufwand, der von jedem Autofahrer und von jeder Autofahrerin geleistet werden kann.

Aus diesen gesundheitsrelevanten Überlegungen, aber auch aufgrund organisatorisch-administrativer Argumente – das ist vielleicht etwas weniger wichtig, aber auch nicht zu vergessen – empfehle ich Ihnen, bei den Absätzen 1 bis 3 sowie 5 und 6 dem Bundesrat zu folgen.

Berberat Didier (S, NE): Je ne suis pas membre de la commission. C'est la raison pour laquelle j'ai déposé sous mon seul nom une proposition concernant la question de l'âge maximal pour avoir l'autorisation de conduire des véhicules automobiles qui comptent plus de huit places assises.

Cette préoccupation que j'exprime n'est pas nouvelle pour moi, en tout cas, puisque je suis déjà intervenu aux Chambres fédérales deux fois, tout d'abord par une question en 2008. Vous vous souvenez qu'en 2008, un car suisse qui amenait des personnes qui se rendaient à un match de football à Turin a manqué un virage à Etroubles dans le Val d'Aoste; deux personnes sont décédées et trois personnes ont été blessées. Le chauffeur était âgé de 81 ans. Le 12 juin 2010, à Reckingen en Valais, un car est sorti de la route; cet accident a causé deux morts et vingt blessés. Le chauffeur avait 73 ans. Et j'avais déposé un postulat à ce sujet.

Mon but n'est en tout cas pas d'attaquer les seniors. Je pense simplement que s'il est normal qu'on laisse conduire une voiture à des personnes de plus de 70 ans sous certaines conditions, c'est bien, parce que cela permet à ces personnes de rester autonomes. Le but n'est donc pas d'interdire la conduite aux personnes de plus de 70 ans. Par contre, ce qu'il faut admettre, c'est que les personnes qui conduisent des cars de touristes ont une grande responsabilité puisqu'ils sont responsables de la vie de 40 à 50 personnes. En plus, ces véhicules, comme ils sont très lourds, peuvent causer de gros dégâts dans la circulation routière. Il faut dès lors se poser la question de savoir s'il ne faut pas introduire un âge maximal pour conduire des cars.

Les deux fois, en réponse à mes interventions, le Conseil fédéral a indiqué qu'il examinait la question, qu'il allait



y revenir dans le cadre de Via sicura, ce qu'il a d'ailleurs fait dans le message puisqu'il propose, à l'article 15c alinéa 4, une limitation à 70 ans au maximum de l'âge des conducteurs de véhicules de plus de huit places. On aurait aussi pu aller jusqu'à 75 ans. Mais je pense qu'une limitation est nécessaire, parce qu'on le sait, qu'on le veuille ou non, la nature veut que plus l'âge avance, plus les problèmes de santé sont importants; c'est la raison pour laquelle il y a plus de dangers.

Je pense que le Conseil fédéral a choisi une bonne solution, et ce d'autant plus que, dans le cadre de la consultation – le message nous l'apprend d'ailleurs, à la page 7725 de la version française –, on nous dit qu'une forte majorité des personnes et des organismes consultés ont accepté cette limite d'âge pour conduire des véhicules de plus de huit places.

Je poserai au Conseil fédéral la question suivante: est-ce qu'en fonction des discussions de la commission, il maintient cette limite de 70 ans ou est-ce qu'il s'en remet à la décision de la commission? Je trouverais dommage que l'on ne fixe pas de limite d'âge, mais j'attends la suite du débat pour savoir ce que je veux faire de ma proposition.

Je crois qu'on prend une lourde responsabilité si on ne limite pas l'âge maximal des conducteurs. Ce n'est peut-être pas 70 ans, cela peut être aussi 75 ans. Mais que des personnes de plus de 80 ans conduisent des cars avec 40 personnes à leur bord, à mon avis, c'est irresponsable. Je n'aimerais pas qu'il arrive de nouveau un accident prochainement, alors même qu'on n'aurait pas pu prendre de mesures. Ce serait extrêmement dommageable.

J'admets tout à fait que les personnes de plus de 70 ans peuvent rendre service pour des clubs sportifs, des fanfares, des chorales. Conduire un car ou un véhicule de plus de huit places, cela peut être utile pour déplacer des personnes. Ces chauffeurs âgés sont souvent pleins de bonne volonté, mais ils font courir un risque important aux passagers, même si j'admets – et ce n'est peut-être pas tellement dans l'intérêt de ma proposition – qu'il y a aussi des accidents de car qui ont lieu chaque année avec des chauffeurs qui peuvent avoir 40, 50 ou 60 ans.

J'attends donc la réponse du Conseil fédéral pour me déterminer sur ma proposition.

Hêche Claude (S, JU): J'aimerais brièvement apporter un éclairage complémentaire, s'agissant du test d'acuité visuelle, pour vous dire que l'acuité visuelle est l'une des principales conditions de la conduite sûre de véhicules à moteur. En effet, plus de 90 pour cent des informations sont enregistrées par les yeux. Les examens de la vue volontaires qui sont régulièrement mis sur pied par des organisations comme le TCS, l'ACS, voire l'Office fédéral des routes, révèlent qu'actuellement de nombreuses personnes de plus de 40 ans conduisent naturellement sans lunettes et lentilles de contact. Voici les résultats de ces examens de la vue volontaire: premièrement, 10 pour cent des détenteurs du permis de conduire ne satisfont pas aux exigences minimales; deuxièmement, 40 pour cent pourraient nettement améliorer leur acuité visuelle en portant des lunettes ou des lentilles de contact.

Je tiens aussi – pour des questions de transparence par rapport aux informations qui m'ont été données – à relever que les recherches scientifiques relatives à l'efficacité ou au bénéfice sécuritaire d'un examen de la vue des détenteurs de permis de conduire d'âge moyen sont peu nombreuses. En l'état, les données suisses relatives aux accidents ne permettent malheureusement pas de tirer des conclusions.

AB 2011 S 668 / BO 2011 E 668

Büttiker Rolf (RL, SO): Artikel 15c ist vom Politischen und von seiner Sprengkraft her sicher einer der Schlüsselartikel dieser Vorlage. Ich kann Ihnen sagen, dass die Vorbehalte gegen diese Bestimmung in den Reihen der Seniorenorganisationen – ich sage es einmal so – massiv sind. Ich kann auch begründen, weshalb sie derart massiv sind: Man befürchtet, dass diese Bestimmung, wenn sie einmal eingeführt ist, im Laufe der Zeit noch verschärft wird; diese Befürchtung besteht nicht zu Unrecht, denn mit der ursprünglichen Vorlage hat man diese Organisationen erst auf den Plan gerufen – das müssen Sie einmal nachlesen. In der ursprünglichen Vorlage war die ganze Geschichte noch viel brutaler formuliert; sie wurde aufgrund der Vernehmlassung zurückgenommen. Es ist zuzugeben, dass die Vorlage nicht mehr so stark formuliert ist, wie sie es ursprünglich war, aber sie birgt immer noch einigen Sprengstoff.

Die Gründe für die Befristung der Führerausweise liegen von mir aus gesehen nicht so sehr im zusätzlichen Gewinn an Sicherheit; sie liegen vor allem in der Administration und in der Anlehnung an die EU; das hat sicher eine Rolle gespielt. Nach meiner Auffassung kann aus Sicht der Verkehrssicherheit ohne Weiteres auf die Befristung verzichtet werden. Die Notwendigkeit einer genügenden Sehkraft, Herr Bieri, ist nämlich implizit bereits im heutigen Gesetz festgehalten. Neu ist dies in Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b enthalten. Dort wird





die zum sicheren Führen von Motorfahrzeugen erforderliche körperliche und psychische Leistungsfähigkeit als Voraussetzung für die Fahreignung genannt. Der Bundesrat kann gestützt auf diese Gesetzesbestimmung den behördlich anerkannten Sehtest ohne Weiteres auf Verordnungsstufe regeln.

Nicht zuletzt gibt es keine wissenschaftlichen Beweise dafür, dass ältere Motorfahrzeugführerinnen und -führer häufiger Verkehrsunfälle verursachen als die übrigen Altersgruppen. Herr Berberat – Sie haben das angetönt –, in der Botschaft ist auf Seite 8468 klar festgehalten, dass es keine statistisch signifikanten Hinweise dafür gibt, dass die älteren Verkehrsteilnehmer mehr Verkehrsunfälle verursachen. Verbunden mit den strengeren Auflagen an die kontrollierenden Ärzte bei der Fahreignungsabklärung ist auch die Streichung von Artikel 15c Absatz 4 absolut vertretbar; sie lässt sich durchaus rechtfertigen.

Ich bitte Sie, bei Artikel 15c den Anträgen der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Bieri Peter (CEg, ZG): Damit es klar ist: Die Minderheit der Kommission wehrt sich nicht gegen die Streichung von Absatz 4. Es war ja hart umstritten, ob Personen, die über 70-jährig sind, grössere Fahrzeuge fahren dürfen. Diese Befähigung ist von der Minderheit, die ich vertrete, explizit nicht bestritten worden; wir wehren uns also nicht gegen die Kommissionsmehrheit, welche diese Bestimmung streichen will. Herr Berberat vertritt da einen anderen Antrag. Doch wie Sie der Fahne entnehmen können, ist die Haltung der Kommissionsminderheit klar, nicht zuletzt, weil sich auch die Frau Bundesrätin in der Kommission nicht allzu sehr gegen die Streichung gewehrt hat.

Bezugnehmend auf Artikel 14 und die dort genannten gesundheitlichen Voraussetzungen: Hier in Artikel 15c wird einzig das Sehvermögen angesprochen. Wir müssen zugestehen, dass das Sehvermögen ab einem gewissen Alter natürlicherweise abnimmt. Wir verlangen nicht Vorschriften bezüglich des Hörvermögens oder bezüglich psychischer Voraussetzungen – es geht einzig und allein um das Sehvermögen. Ich beziehe mich auf eine Studie, die besagt, dass beim Autofahren 90 Prozent der Wahrnehmung über das Auge erfolgt, sodass es angebracht sei, die Augen alle zehn Jahre testen zu lassen. Ich glaube, dass dies doch ein Aufwand ist, der jedem Autolenker zugemutet werden kann.

Janiak Claude (S, BL): Ich möchte spontan etwas sagen. Es wurde nun von der Sprengkraft der Bestimmung gesprochen; Herr Reimann sprach gestern von Diskriminierung. Ich kann diese Entrüstung nicht nachvollziehen. Wenn wir in den Saal schauen, bestätigt sich, was Herr Bieri sagte. Schauen Sie, wie viele von uns eine Brille tragen. Ich fühle mich auch nicht diskriminiert, weil ich in meinem Alter alle fünf Jahre zum Arzt gehen und gewisse Dinge kontrollieren lassen muss, die man in diesem Alter besser regelmässig kontrolliert. Ist man deswegen diskriminiert? Nein! Es wurde jetzt doch erheblich übertrieben. Es geht um die Verkehrssicherheit. Wenn wir jetzt ein jüngeres Gremium wären oder wenn man 30- oder 40-Jährige zu diesem Thema befragen würde, würde die Antwort auf diese Frage wohl anders lauten; dann würde das Thema ganz anders angegangen. Wir sind wohl bis zu einem gewissen Grad befangen, weil wir alle doch in einem eher fortgeschrittenen Alter sind.

Berberat Didier (S, NE): Je répondrai très brièvement à Monsieur Büttiker. Je ne conteste pas l'absence de statistiques qui montrent qu'en ce qui concerne la circulation routière les personnes âgées représentent un risque plus élevé que les personnes plus jeunes. D'ailleurs, le message l'indique clairement. Ce que Monsieur Büttiker oublie de préciser, c'est que le Conseil fédéral dit aussi que lorsqu'on a une responsabilité particulièrement importante dans la circulation routière – c'est pour cela que je suis intervenu –, par exemple lorsque l'on conduit un car dont le poids est d'environ 20 tonnes, qui transporte 50 personnes, ce n'est pas la même situation que lorsqu'on est seul au volant d'une voiture: on représente un risque beaucoup plus élevé. C'est la raison pour laquelle on doit prendre d'autres mesures. J'attends donc la réponse du Conseil fédéral pour prendre une décision au sujet de ma proposition.

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Ich glaube, bezüglich der Frage "70 oder 75 Jahre?" ist für mich die Situation klar: Wir brauchen strengere ärztliche Kontrollen, und wenn jemand als fahrtüchtig bezeichnet wird, dann soll er fahren können. Es gibt 65-Jährige, welche die Voraussetzungen nicht erfüllen und nicht fahren können, und es gibt 75-Jährige, die fahren können. Also: Eine willkürliche Limite macht keinen Sinn. Nun zurück zu diesen Befristungen: Herr Büttiker hat bezüglich der Fahrtüchtigkeit auf Artikel 14 hingewiesen. Ich habe nichts dagegen, wenn man in bestimmten Fällen Sehtests verlangt. Aber wenn ich jetzt Herrn Janiak ansehe, der einen Sehtest gemacht hat und eine Brille trägt, dann finde ich schon, dass es administrativer Unsinn ist, wenn er mit 50 seinen Ausweis abgeben und einen Sehtest machen, eine Gebühr für einen neuen Fahrausweis und einen Sehtest zahlen muss. Vielleicht hat er ja nur ein Jahr davor seine Brille gekriegt. Nun gibt es aus Artikel 14 die Verpflichtung, dass man zum Fahren eben auch die körperlichen Vorausset-



zungen besitzen muss. Es gibt auch eine Selbstverantwortung, und diese Selbstverantwortung wird, möchte ich behaupten, von einem grossen Teil der Leute auch wahrgenommen. Es ist falsch, wenn Sie jetzt wegen ein paar schwarzer Schafe verfügen, dass mit 50 und mit 70, also zwanzig Jahre später wieder, alle ihre Ausweise abgeben und neue Ausweise ausstellen lassen müssen. Das ist die Auffassung der Kommission. Die Kommission ist nicht der Meinung, Herr Bieri, dass man dann blind in der Landschaft herumfahren soll. Sie haben dann noch gesagt, es sei ein Vorteil wegen des Fotos. Gut, man erkennt die Leute besser, aber schöner wird das Foto nicht. (*Heiterkeit*)
Ich bitte Sie also, der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das ist zweifellos einer der Artikel, die umstritten sind. Schon in der Kommission war die Diskussion intensiv und ging in alle Richtungen, und das ist auch richtig so. Der Bundesrat schliesst sich hier dem Minderheitsantrag an. Wir haben eingesehen, dass die Festlegung einer Altersgrenze von 70, die tatsächlich schon in der Vernehmlassung hart umstritten war, nicht zweckmässig ist und dass man gute Gründe findet, um nicht auf das Alter, sondern auf die gesundheitlichen Umstände abzustellen; diese können tatsächlich sehr unterschiedlich sein. Das spricht dann eben

AB 2011 S 669 / BO 2011 E 669

effektiv für eine Befristung des Führerausweises und für periodische Sehtests. Deshalb ist die Meinung der Minderheit in dieser Frage sehr klar.

Befristete Ausweise kennen wir aus vielen anderen Bereichen, so ist auch die Identitätskarte oder der Pass befristet. Die Befristung des Führerausweises ist effektiv weltweit der Standard, nicht nur in der EU, wo sie, wie Herr Ständerat Bieri zu Recht erwähnt hat, ab 2013 obligatorisch sein wird; es ist also nichts Neues.

Es ist für uns alle natürlich bequemer, wenn man mit 18 oder 19 Jahren den Führerausweis erhält und dann einfach ohne Kontrolle und ohne Tests weiterfahren kann. Niemand geht gern zu den Behörden, um seinen Ausweis zu erneuern, und niemand von uns wird gerne zur ärztlichen Kontrolle oder zu einem Sehtest aufgeboten; da müssen wir ehrlich sein. Wenn ich in diesen Saal hineinblicke, sehe ich, dass wahrscheinlich rund drei Viertel der Anwesenden, inklusive meiner Person, mit einer Brille oder mit Kontaktlinsen ausgerüstet sind. Was ist also an diesem Sehtest, den wir ohnehin machen, so schwierig? Es trifft zu, wir machen den Sehtest erst, wenn wir ohne Hilfe effektiv nicht mehr lesen können, mir erging es auch so. Ob ich aber in dieser Situation den Eignungstest oder den Sehtest bestanden und die Bedingungen für das Autofahren wirklich noch erfüllt hätte – da bin ich mir nicht so sicher. Es ist einfach bequemer, weiter Auto zu fahren und zu hoffen, es passiere nichts.

Herr Hêche hat zu Recht darauf hingewiesen, dass der TCS und der ACS bei den freiwilligen Sehtests Folgendes festgestellt haben: 10 Prozent hätten die Bedingungen klar nicht erfüllt – sofort Ausweis abgeben respektive sich eine Brille zulegen! –, und bei 40 Prozent war die Sehkraft stark eingeschränkt. Das widerspiegelt, glaube ich, eben schon die Bequemlichkeit von uns allen; Kontrollen sind uns unangenehm. Deshalb ist dieser periodische Sehtest richtig.

Es sind alle damit einverstanden, dass es für die Kategorien der berufsmässigen Motorfahrzeugführer sowohl eine Befristung als auch strengere Auflagen mit gesundheitlichen Überprüfungen gibt. Ja, diese Motorfahrzeugführer haben eine Verantwortung. Aber ist es nicht auch so, dass gerade der Lastwagenchauffeur in der Regel ein gutausgebildeter, völlig versierter Motorfahrzeuglenker ist und wahrscheinlich qualifizierter ist, um auf der Strasse zu fahren, als ein grosser Teil derjenigen Verkehrsteilnehmer, die ohne diese gute Ausbildung und ohne diese reiche Erfahrung im Strassenverkehr unterwegs sind? Ich glaube, eine Ungleichbehandlung bei Befristung und zusätzlichen Auflagen ist hier mit Blick auf die Sicherheit nicht gerechtfertigt. Deshalb plädieren wir dafür, hier eine Befristung, wie wir sie in anderen Bereichen kennen, einzuführen, mit periodischen Sehtests verbunden und mit Fristen, die zumutbar sind, die auch in der EU und weltweit eingeführt werden oder schon eingeführt worden sind.

Ein rein praktisches Argument ist hier noch nicht erwähnt worden: Die Polizei und auch die Strassenverkehrsämter haben in den Befragungen bzw. in ihren Äusserungen zu dieser Vorlage ganz klar gesagt, dass die unbefristeten Führerausweise grosse Vollzugsprobleme verursachten. Heute ziehen die Menschen im Schnitt alle sechs Jahre um. Offenbar ist ein grosser Teil der Automobilisten nicht in der Lage, dem Strassenverkehrsamt die Adressänderung zu melden. Das muss effektiv ein grosses Ärgernis sein. Es führt dazu, dass die Strassenverkehrsämter keine Aufgebote machen können respektive dass diese wegen Wegzugs ohne Adressänderung nicht zugestellt werden können.

Die Polizei hat grosse Probleme bei der Identifikation; ich muss deshalb auf das Thema des Fotos zurückkommen: Ich habe mit 18 Jahren auch noch anders ausgesehen, und mein Vater, der immer noch Auto fahren





kann, hat mit 20 Jahren, als er seinen Führerausweis erwarb, auch ziemlich anders ausgesehen; schon vom Haarwuchs her wäre er heute nicht mehr zu erkennen. Das sind doch einfach Fakten. Ich glaube, im Sinne des Vollzugs ist es ein kleiner Aufwand, auch wenn er für uns alle unangenehm ist. Sicherheit hört eben hier nicht auf.

Deshalb, meine ich, ist dieser Antrag von Bundesrat und Minderheit pragmatisch, er ist umsetzbar. Er bringt keine grosse Beeinträchtigung, aber einen Sicherheitsgewinn für alle, die am Strassenverkehr teilnehmen.

Berberat Didier (S, NE): Vu que ma proposition ne déclenche pas une vague d'enthousiasme, même pas au niveau du Conseil fédéral, malgré les résultats de la consultation, et que je sais compter jusqu'à 46, je retire ma proposition, en espérant que les mesures qui sont prévues à d'autres alinéas de cet article permettront d'éviter les problèmes que j'ai soulevés. On doit donc tous espérer qu'il n'y ait plus d'accidents de cars conduits par des chauffeurs âgés ces prochaines années.

Präsident (Inderkum Hansheiri, Präsident): Herr Berberat hat seinen Antrag zurückgezogen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 24 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 12 Stimmen

Art. 15d

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 15e

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Wurde auf der Fahrt zusätzlich der Tatbestand von Artikel 16c Absatz 2 Buchstabe abis erfüllt, beträgt die Sperrfrist zwei Jahre, im Wiederholungsfall zehn Jahre.

Art. 15e

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

Si le conducteur a en plus commis l'infraction visée à l'article 16c alinéa 2 lettre abis, le délai d'attente est de deux ans ou de dix ans en cas de récidive.

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Ich möchte die Gelegenheit wahrnehmen und nochmals auf die Raserproblematik hinweisen. Ich weiss nicht, ob Frau Bundesrätin Leuthard dazu auch noch etwas sagen will. Wir haben gesagt, dass wir hier noch eine Bemerkung anbringen möchten.

Wir waren mit verschiedenen Vorstössen konfrontiert, mit parlamentarischen Initiativen, dann mit der Volksinitiative, auch die Kommission für Rechtsfragen hat sich mit der Frage befasst; Sie haben das heute schon gehört. Es war für uns klar, dass wir hier die Raserproblematik thematisieren und Massnahmen in Via sicura integrieren. Es gibt zahlreiche Bestimmungen, die darauf hinauslaufen, dass eine wesentliche Verschärfung vorgenommen wird: eine Sperrfrist von zwei Jahren, im Wiederholungsfall eine solche von zehn Jahren. Wir haben weiter hinten in der Vorlage auch die Zahlen zur Bestimmung der Geschwindigkeitsüberschreitungen aufgenommen. Vielleicht können wir auch darauf noch zurückkommen.

Wir bitten Sie, den Anträgen, die wir hier bezüglich der Raser aufgenommen haben, zuzustimmen. Es wird dann Sache des Zweitrates sein, diese Fragen zu vertiefen. An und für sich sind die Anträge kongruent mit der ganzen Vorlage; sie sind stimmig. Sie bieten meiner Meinung nach auch keine Probleme und sind konsequent.



AB 2011 S 670 / BO 2011 E 670

Leuthard Doris, Bundesrätin: Der Bundesrat begrüsst diesen ersten Raserartikel, den Ihre Kommission hier eingebaut hat, ausdrücklich. Er entspricht tatsächlich auch einem grossen Bedürfnis der Bevölkerung. Es ist effektiv ein Anliegen, die Gesetzgebung in Bezug auf diese Raserfälle straffer, kongruenter zu machen, und deshalb schliessen wir uns der Kommission hier ausdrücklich an.

Angenommen – Adopté

Art. 16a Abs. 1; 16b Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 16a al. 1; 16b al. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 16c

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

...

abis. mindestens zwei Jahre, wenn durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern bestand, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nichtbewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen; Artikel 90 Absatz 2ter ist anwendbar;

...

Art. 16c

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

...

abis. pour deux ans au minimum si, par une violation intentionnelle des règles élémentaires de la circulation, la personne s'accommode d'un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort, que ce soit en commettant des excès de vitesse particulièrement importants, en effectuant des dépassements téméraires ou en participant à des courses de vitesse illicites avec des véhicules automobiles; l'article 90 alinéa 2ter s'applique;

...

Angenommen – Adopté

Art. 16cbis Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 16cbis al. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté





Art. 16d Abs. 3

Antrag der Kommission

Der Ausweis wird für immer entzogen:

- a. unverbesserlichen Personen;
- b. Personen, denen der Ausweis in den letzten fünf Jahren bereits einmal gestützt auf Artikel 16c Absatz 2 Buchstabe abis entzogen werden musste.

Art. 16d al. 3

Proposition de la commission

Le permis est retiré définitivement:

- a. aux personnes incorrigibles;
- b. aux personnes dont le permis a déjà dû être retiré au cours des cinq dernières années en vertu de l'article 16c alinéa 2 lettre abis.

Präsident (Inderkum Hansheiri, Präsident): Der Bundesrat schliesst sich dem Antrag der Kommission an.

Angenommen – Adopté

Art. 16e

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 17

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
(die Änderung betrifft nur den italienischen Text)

Abs. 4

... werden. Erfolgte der Entzug gestützt auf Artikel 16d Absatz 3 Buchstabe b kann der Ausweis frühestens nach zehn Jahren und nur aufgrund einer positiven verkehrspsychologischen Beurteilung wiedererteilt werden.

Art. 17

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral
(la modification ne concerne que le texte italien)

Al. 4

... l'article 23 alinéa 3. Si le retrait a été prononcé en vertu de l'article 16d alinéa 3 lettre b, le permis peut être restitué après dix ans au plus tôt et seulement en cas d'évaluation positive d'un service d'expertise en psychologie routière.

Präsident (Inderkum Hansheiri, Präsident): Der Bundesrat schliesst sich dem Antrag der Kommission an.

Angenommen – Adopté

Art. 17a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté





Art. 19

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Wer das sechste Altersjahr noch nicht vollendet hat, darf ohne Begleitung einer mindestens 16 Jahre alten Person nur in Begegnungszonen, Tempo-30-Zonen, auf Radwegen, auf für Motorfahrzeuge gesperrten Verkehrsflächen sowie auf verkehrsarmen Strassen Rad fahren.

Abs. 2

Wer an einer körperlichen oder geistigen Krankheit oder an einer Sucht leidet, die das sichere Radfahren ausschliesst, darf nicht Rad fahren. Die Behörde kann einer solchen Person das Radfahren untersagen.

Antrag der Minderheit

(Graber Konrad, Büttiker)

Abs. 1

Aufheben

AB 2011 S 671 / BO 2011 E 671

Art. 19

Proposition de la majorité

Al. 1

En l'absence d'accompagnement par une personne d'au moins 16 ans, quiconque n'a pas encore 6 ans révolus ne peut conduire un cycle que dans les zones de rencontre, dans les zones 30, sur les pistes cyclables, sur les routes et les chemins interdits aux véhicules automobiles ainsi que sur les routes à faible trafic.

Al. 2

Ne sont pas autorisées à conduire un cycle les personnes qui souffrent d'une maladie physique ou mentale ou d'une forme de dépendance qui les rend inaptes à la conduite sûre d'un véhicule de ce type. Les autorités peuvent leur en interdire la conduite.

Proposition de la minorité

(Graber Konrad, Büttiker)

Al. 1

Abroger

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Wir hatten bisher die Regelung, dass Kinder im vorschulpflichtigen Alter nicht Rad fahren dürfen. Das heisst, ab sieben Jahren darf man Rad fahren, unter sieben Jahren nicht. Wenn Sie die Realität anschauen, stellen Sie fest, dass eigentlich niemand diese Bestimmung zur Kenntnis nimmt.

Mit Harmos ist der Beginn der Schulpflicht geändert worden, deshalb ist der Begriff der Vorschulpflicht zu ersetzen. Der Bundesrat hat die Formulierung "wer das siebte Altersjahr vollendet hat" aufgenommen, wir sind auf die Formulierung "wer das sechste Altersjahr noch nicht vollendet hat" gekommen, weil Kinder, die im November Geburtstag haben, noch nicht sieben Jahre alt sind, wenn sie mit der ersten Klasse beginnen, andere hingegen sind es. Wir möchten alle, die mit der Schule beginnen, gleich behandeln. Da haben wir keine Differenzen.

Schwieriger ist die Frage, was wir mit den Kindern machen, die jünger sind. Heute fahren, so behaupte ich einmal, alle bereits mit vier oder fünf Jahren Velo. Wer Grossvater ist, weiss das.

Sie haben heute einen Brief der BfU erhalten, in dem es heisst, nachdem die Kommission beschlossen habe, dass Kinder unter sieben Jahren auf Hauptstrassen Velo fahren dürften, solle man die Helmpflicht einführen. Gerade das wollten wir aber nicht: Wir möchten Kinder unter sieben Jahren nicht auf Hauptstrassen haben. Wir möchten das nicht, weil dort der Autofahrer Priorität hat; der Autofahrer hat auf den Hauptstrassen mehr Rechte als ein vierjähriges Kind, das dort Velo fährt.

Es bereitete uns etwas Mühe zu definieren, wo Kinder fahren dürfen: nur auf dem Trottoir, nur auf verkehrsarmen Strassen? Wir haben nun aber doch eine Formulierung gefunden, die Sinn macht: "nur in Begegnungszonen, Tempo-30-Zonen, auf Radwegen, auf für Motorfahrzeuge gesperrten Verkehrsflächen sowie auf verkehrsarmen Strassen". Das erfordert natürlich Interpretation, aber für mich ist klar, dass Kinder auf Quartierstrassen und dergleichen fahren können. Das entspricht der Praxis. Die Bestimmung muss also vernünftig



angewendet werden.

Wir meinen, dass mit unserem Antrag – sechs Jahre – und mit dieser Einschränkung dem Problem begegnet wurde. Was auch sehr wichtig ist: Es geht um Kinder "ohne Begleitung einer mindestens 16 Jahre alten Person". In Begleitung können Kinder, die weniger als sieben Jahre alt sind, auch anderswo Velo fahren. Vorne die Mutter, hinten der Vater, in der Mitte das Kind, das geht auch auf anderen Strassen.

Diese Regelung entspricht der heutigen Praxis und sollte meiner Meinung nach genehmigt werden. Sie haben gesehen, dass es trotz intensiver Diskussionen noch einen Minderheitsantrag gibt.

Graber Konrad (CEg, LU): Tatsächlich hat dieser Artikel während der Kommissionsarbeit mehrere Wandlungen durchgemacht. Ich war zu Beginn für eine Streichung dieses Artikels. Wir haben aber in der Kommission zwei, drei Versionen ausgearbeitet, und was nun vorliegt, ist das Ergebnis all dieser Überlegungen, wie das der Kommissionspräsident dargestellt hat.

Wenn ich zurückblicke auf die Zeit, als ich lernte, Fahrrad zu fahren, da war es eine Frage der Grösse des Fahrrads. Damals gab es noch keine kleinen Fahrräder. Ich habe mit einem Damenfahrrad fahren gelernt, weil es keine Querstange hatte. Damals waren also effektiv andere Kriterien massgebend, und niemand fragte, ob ich jetzt sieben, sechs oder vier Jahre alt sei. Ich habe den Eindruck, dass sich die Welt diesbezüglich nicht stark verändert hat – mit dem Unterschied allerdings, dass heute viel kleinere Fahrräder verfügbar sind.

Wenn Sie das geltende Recht nehmen, welches das Schulpflichtalter zum Kriterium macht, und dann den Entwurf des Bundesrates konsultieren – siebtes Altersjahr, wegen Harmos –, dann versteht man das noch. Aber führen Sie sich jetzt den Wortlaut des Antrages der Mehrheit der Kommission zu Gemüte: "Wer das sechste Altersjahr noch nicht vollendet hat, darf ohne Begleitung einer mindestens 16 Jahre alten Person nur in Begegnungszonen, Tempo-30-Zonen, auf Radwegen, auf für Motorfahrzeuge gesperrten Verkehrsflächen sowie auf verkehrsarmen Strassen Rad fahren." Wer aus unserem Rat und unserer Kommission weiss heute Abend noch, was damit erlaubt ist und was nicht? Das ist ja ein Ding der Unmöglichkeit! Was geschieht, wenn jemand in Begleitung einer Person Fahrrad fährt, die fünfzehneinhalb Jahre alt ist? Was geschieht, wenn jemand auf nicht verkehrsarmen Strassen Fahrrad fährt? Stellen Sie nur Überlegungen zum Begriff "verkehrsarm" oder "nicht verkehrsarm" an. Wo ist die Abgrenzung? Wer entscheidet, was "verkehrsarm" ist und was nicht? Dann frage ich mich auch: Wer setzt das durch? Wer will das durchsetzen? Dann: Welche Eltern wissen morgen, was wir heute beschlossen haben? Und welche Eltern werden sich daran orientieren? Da entscheiden doch ganz andere Kriterien: der gesunde Menschenverstand und die Frage, ob man Kinder begleitet oder betreut. Das wird das Kriterium sein, ob mit vernünftigem Mass vorgegangen wird.

Ich möchte Sie einfach bitten, Vernunft walten zu lassen und nicht etwas aufzunehmen, das in seinem Detaillierungsgrad nicht zu überbieten und letztlich auch nicht durchsetzbar ist und angesichts dessen am Ende des Tages niemand mehr weiss, was erlaubt ist. Lassen Sie hier Vernunft walten!

Ich bitte Sie, dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Savary Géraldine (S, VD): J'ajoute un mot parce que, c'est vrai, au préalable je partageais la position de Monsieur Konrad Graber qui prétend qu'effectivement, aucun parent sensé ne laisserait un enfant de moins de sept ans circuler sur une route fréquentée et que c'est une question de bon sens là aussi que d'avoir un comportement adéquat.

Maintenant, je trouve qu'on a quand même beaucoup réfléchi à cette question. Franchement, on l'a retournée dans tous les sens. L'administration nous a proposé de multiples solutions pour arriver à ce que l'on souhaitait, c'est-à-dire une certaine liberté, en tenant compte de l'accompagnant, le frère ou la soeur, de manière juste, à mon avis, avec cette limite de 16 ans.

Puis surtout, ce qui a été décisif, ce qui m'a quand même fait pencher du côté de la majorité, c'est que l'article 19 du droit en vigueur prévoit déjà une interdiction. Alors si on supprime cette interdiction, qu'est ce que je comprends en tant que parent? ou qu'est-ce que les enfants ou les personnes responsables des enfants comprennent? Si vous avez un droit en vigueur et que vous le supprimez, cela veut dire que la situation est plus libérale maintenant, dans un projet qui vise à améliorer la prévention, qu'elle ne l'était par le passé. Le message est donc complètement l'inverse de celui que nous souhaitons faire passer. Outre les questions de détail, je pense que Monsieur Graber a raison de dire qu'une limite est forcément à un moment donné difficile à comprendre et que les effets de seuil sont réels. Mais supprimer une mesure qui existe dans le droit en vigueur alors que le message

AB 2011 S 672 / BO 2011 E 672

global de Via sicura est d'améliorer la prévention et la sécurité sur les routes ne me paraît pas être la meilleure





chose à faire.

C'est pour cette raison que, sur ce point, je soutiendrai la majorité de la commission.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das ist ein Artikel, der in der Praxis wahrscheinlich nicht so bedeutungsvoll sein wird wie jetzt in der Diskussion: In der Praxis werden sehr viele Eltern oder Verwandte mit Kindern unterwegs sein. Ich gehe immer noch davon aus, dass die meisten Kinder begleitet Rad fahren. Trotzdem braucht es eine Regelung.

Der Bundesrat hat sich im Gesetz auf ein Minimum beschränkt, weil er die Ausnahmen auf Verordnungsstufe regeln wollte. Die Kommission möchte jetzt im Gesetz mehr regeln. Im Endeffekt kommt es auf dasselbe heraus, wir sind auch mit dem Mindestalter von sechs Jahren einverstanden.

Die Minderheit möchte eigentlich gar keine Vorschrift. Wenn sie jetzt "Aufheben" beantragt, dann bedeutet das im Gegensatz zu "Streichen", dass sie die geltende Regelung beibehalten will. Die geltende Regelung beibehalten, das würde bedeuten: ab Schulpflicht. Das scheint mir beim Minderheitsantrag problematisch zu sein. "Aufheben" und "Streichen" ist formaljuristisch nicht dasselbe.

Der Bundesrat kommt zum Schluss, dass die Regelung, wie sie die Kommissionmehrheit beantragt, auf der Linie des Bundesrates liegt. Ich empfehle Ihnen deshalb, der Mehrheit zu folgen.

Präsident (Inderkum Hansheiri, Präsident): Ich stelle fest, dass sich der Bundesrat dem Antrag der Mehrheit der Kommission anschliesst.

Der Sekretär macht mich darauf aufmerksam, dass "Aufheben" der Terminus technicus für das Aufheben des bestehenden Rechtes sei.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 26 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 7 Stimmen

Art. 21

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Wer an einer körperlichen oder geistigen Krankheit oder an einer Sucht leidet, die das sichere Führen eines Fuhrwerks ausschliesst, darf kein Tierfuhrwerk führen. Die Behörde kann einer solchen Person das Führen eines Tierfuhrwerks verbieten.

Art. 21

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

... les personnes qui souffrent d'une maladie physique ou mentale ou d'une forme de dépendance qui les rend inaptes à la conduite sûre d'un véhicule de ce type. Les autorités peuvent leur en interdire la conduite.

Angenommen – Adopté

Art. 25 Abs. 2 Bst. i, Abs. 3 Bst. e, f; 31 Abs. 2bis, 2ter

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 25 al. 2 let. i, al. 3 let. e, f; 31 al. 2bis, 2ter

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 41 Abs. 1, 2, 2bis



*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 41 al. 1, 2, 2bis*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Büttiker Rolf (RL, SO): Ich habe zu diesem Artikel keinen Antrag gestellt. Ich hatte zwar in der Kommission einen Antrag gestellt, blieb aber allein damit, und Soloanträge möchte ich nicht stellen. Ich muss aber trotzdem etwas zu diesem Artikel sagen, etwas Salz in die Wunden streuen – ich mache das gerne, ich gebe es zu.

Es geht um das Obligatorium, am Tag mit Licht zu fahren. Seit dem 7. Februar dieses Jahres müssen Personenwagen und Lieferwagen für die Typengenehmigung in der EU über Tagesfahrlichter verfügen. Eigentlich hätte es sich die Schweiz einfach machen und diese Bestimmungen übernehmen können, Frau Bundesrätin. Das wäre mein Vorschlag: dass wir uns, wie wir es oft machen, dem Mechanismus der EU beugen. Über diesen Weg würde das Licht am Tag eingeführt, ohne dass ein zusätzlicher Absatz ins Ordnungsbussenregister eingefügt werden müsste.

Ich muss Ihnen sagen, es ist schon ein bisschen ironisch: Bei der Behandlung des Gegenvorschlages zur Offroad-Initiative in diesem Rat zählte, wir können uns erinnern, jedes Gramm CO₂. Jedes Gramm wurde knallhart aufgerechnet. Wir haben uns beim CO₂-Gesetz bis zum bitteren Ende gestritten. Jetzt, scheint mir, wird das einfach nicht mehr berücksichtigt, es hat jetzt plötzlich nicht mehr Gültigkeit. Jetzt soll eine Bestimmung eingeführt werden, die bei Fahrzeugen ohne spezielles Tagesfahrlicht zu einem Mehrverbrauch von 2,5 Dezilitern führt – zu einem Mehrverbrauch. Das entspricht, ich habe es noch einmal verifizieren lassen, 6 bis 7 Gramm CO₂ pro Kilometer – 6 bis 7 Gramm CO₂ pro Kilometer. Dabei ist die Wirkung auf die Verkehrssicherheit, und damit komme ich auf das ursprüngliche Ziel dieser Vorlage zurück, durchaus fraglich.

Immerhin: Österreich hat das Lichtobligatorium eingeführt. Doch haben die Österreicher, über welche wir Schweizer gerne Witze erzählen, das Obligatorium wieder abgeschafft. Mir wären keine negativen Auswirkungen des österreichischen Vorgehens bekannt.

Ich bin überzeugt – darum habe ich heute das Wort ergriffen –, dass der Ständerat, ich werde nicht mehr dabei sein, diese Bestimmung spätestens dann wieder diskutieren wird, wenn in den Boulevardzeitungen Klagen der "Lichtsünder" über die Bussenpraxis der Polizei zu lesen sein werden. Hätten wir ein Vorgehen wie in der EU gewählt, das die technische Entwicklung berücksichtigt, müssten wir die Bussenorgie, die absehbar ist, nicht erleben. Jetzt gehen wir hin und machen etwas, das in einem klaren Widerspruch zu dem steht, was wir beim CO₂-Gesetz gemacht haben. Das musste ich jetzt noch unbedingt loswerden.

Stähelin Philipp (CEg, TG): Ich erlaube mir eine Frage zu Absatz 2: Wenn ich beispielsweise im Herbst am frühen Morgen irgendwo auf dem Feld draussen joggen gehen will und dazu – ausnahmsweise – zuerst mit dem Auto fahren muss und dann mein Fahrzeug an einem Feldweg, wo es natürlich keinen markierten Parkplatz gibt, abstelle, dann muss ich die Lichter eingeschaltet lassen. Wenn ich zurückkomme, kann ich das Fahrzeug gleich stehenlassen.

Interpretiere ich das richtig?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich beginne mit der Frage von Herrn Ständerat Stähelin. Ich muss mich hier auf die Information berufen, die ich eben von meinen Experten erhalten habe und die besagt, dass effektiv schon heute auf Verordnungsstufe geregelt ist, dass ein Fahrzeug beleuchtet sein muss, wenn es von der Dämmerung bis zur Tageshelle auf der Fahrbahn abgestellt wird. Wenn es auf einem Feldweg steht, der nicht als Fahrbahn gilt, gilt das nicht; es muss eine Fahrbahn im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes sein. Es

AB 2011 S 673 / BO 2011 E 673

gibt natürlich Feldwege, die als Fahrbahn gekennzeichnet sind. Sobald dies der Fall ist, gilt die Beleuchtungspflicht schon heute. Der einzige Unterschied ist, dass das bis jetzt in der Verordnung stand, und in Zukunft steht es dann im Gesetz.

Noch zu Herrn Büttiker: "Good news", wir werden diese EU-Regelung übernehmen! Somit kommt das im Rahmen der Typengenehmigung. Wie Sie zu Recht gesagt haben, wollen wir kein neues technisches Handelshemmnis, sondern es wird dann im Rahmen der Typengenehmigungsvorschriften überführt, die das Astra zurzeit am Umsetzen ist. Sie haben Recht, wenn Sie sagen, dass Österreich dieses Obligatorium vor drei Jahren wieder aufgehoben hat, aber es war ein rein politischer Entscheid: Es waren Wahlen. Es wurde also nicht



aus Gründen der CO₂-Reduktion oder des Verbrauchs aufgehoben, sondern das Bundesministerium hat es ausdrücklich als politische Entscheidung bezeichnet.

Angenommen – Adopté

Art. 46 Abs. 3

Antrag der Mehrheit
Streichen

Antrag der Minderheit

(Diener Lenz, Bieri, Büttiker)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 46 al. 3

Proposition de la majorité
Biffer

Proposition de la minorité

(Diener Lenz, Bieri, Büttiker)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Artikel 46 wurde sehr intensiv diskutiert. Wir waren mit dem Vorschlag des Bundesrates konfrontiert, dass Radfahrer bis zum vollendeten 14. Altersjahr einen Schutzhelm tragen müssen. Das heisst also, dass sie bis zur zweiten Sekundarklasse einen Helm tragen müssen – nachher nicht mehr. Sie haben dann also Schüler in der Klasse, die sagen: "Juhui, jetzt habe ich Geburtstag, jetzt muss ich den Helm nicht mehr tragen, aber du musst ihn noch tragen, weil du erst im Dezember Geburtstag hast!" Das ist eine derart willkürliche und falsche Regelung, dass wir uns mit ihr nicht anfreunden konnten. Wenn der Bundesrat wenigstens noch "bis Ende der Schulpflicht" geschrieben hätte – aber so geht das nicht. Wir müssen alle Schulkinder gleich behandeln.

Damit stellte sich für die Kommission natürlich die Frage "Helmpflicht – ja oder nein?" Das ist die Frage, auf die man jetzt eine Antwort geben muss. Es ist für mich klar, dass die Biker, die Sportvelofahrer, in der Regel einen Helm tragen. Wenn sie einen älteren Helm tragen, werden sie ihn bei einer Passfahrt nicht tragen, zumindest nicht, um nach oben zu fahren. Sie wären aber, wenn wir ein Obligatorium einführen, verpflichtet, den Helm immer zu tragen. Wenn ich mit dem Velo zum Bahnhof fahre, um nach Chur an eine Sitzung zu reisen, fahre ich ohne Helm, weil ich nicht den ganzen Tag mit dem Helm herumgehen will. Auch wenn ich in der Migros einkaufen gehe, möchte ich keinen Helm dabei haben; das trifft auch auf sehr viele Hausfrauen zu, wenn ich das richtig beobachte.

Deshalb hatten wir etwas Mühe, ein generelles Helmobligatorium zu verfügen. Wir haben dann gesehen, dass die Kinder heute weitgehend Helme tragen; die Eltern wirken hier also positiv auf die Kinder ein. Wir sind der Meinung, dass man bezüglich Helmtragen auch noch mehr tun könnte. Wir haben parallel dazu gesehen, dass im Skisport heute praktisch alle Leute einen Helm tragen, was vor fünf Jahren noch undenkbar gewesen wäre. Damals trug fast niemand einen Helm – wer einen Helm trug, wurde schief angeschaut. Es ist dort gelungen, das Helmtragen mit PR-Aktionen und Aktionen, die Verständnis geweckt haben, praktisch zu einem Obligatorium zu machen. Wir sind nun, auch aufgrund der Entwicklung der letzten Jahre, der Meinung, dass dies beim Radfahren ebenfalls möglich ist.

Wir sehen bei einem totalen Helmobligatorium einfach die Konflikte, die ich erwähnt habe. Wir müssen heute entscheiden, ob wir Ja oder Nein sagen. Von mir aus kann dann der Nationalrat versuchen, eine bessere Lösung zu finden. Entscheiden Sie sich aber nicht für diese 14-Jahre-Lösung, denn das ist einfach ein Kompromiss, der wirklich höchstens um des Kompromisses willen Sinn macht!

Ich bitte Sie also, der Kommissionsmehrheit zu folgen und dem Nationalrat die Möglichkeit für eine kreative Lösung zu eröffnen.

Diener Lenz Verena (CEg, ZH): Dass das Helmtragen eine Vernunftfrage ist und nicht eine Lustfrage, das wissen alle hier im Saal, mindestens jene, die regelmässig mit dem Velo unterwegs sind. Entsprechend emotional-lustvoll haben wir in der Kommission diese Frage des Helmobligatoriums diskutiert. Die Dynamik der ersten Lesung – und darum komme ich jetzt auch noch einmal kurz darauf zurück, Herr Kommissionspräsident – hat dazu geführt, dass sich eigentlich eine Mehrheit der Kommission für ein generelles Helmobligatorium



ausgesprochen hat, dies im Wissen, dass dieser Entscheid bei den Velofahrerinnen und Velofahrern keine Begeisterungstürme auslösen würde. Die Reaktionen blieben auch nicht aus.

Entsprechend haben wir unseren Entscheid nochmals diskutiert und ihn bei der zweiten Lesung rückgängig gemacht. Damit standen wir wieder am gleichen Ort wie am Anfang der Kommissionsarbeit. Wir hatten bei diesem Geschäft zwei Lesungen und eine Schlussbereinigung. Bei dieser Schlussbereinigung haben sich dann noch drei Kommissionsmitglieder, die Sie bei der Minderheit aufgezählt sehen, des Antrages des Bundesrates erbarmt, im Bewusstsein, dass sich Via sicura um Sicherheit und um Unfallverhütung dreht und entsprechend auch unter diesem Blickwinkel vertreten werden muss.

Wir haben uns dann noch einmal damit auseinandergesetzt, wie die Situation denn eigentlich heute aussieht. Heute beruht das Helmtragen beim Velofahren klar auf Freiwilligkeit. Wir wissen, dass rund ein Drittel der Velofahrerinnen und Velofahrer mit Helm und rund zwei Drittel ohne Helm fahren; es ist aber nicht bei allen Altersstufen gleich. Die beste Akzeptanz findet man bei Kindern bis zu 14 Jahren. Dort tragen ungefähr 70 Prozent einen Helm. Das ist die Altersstufe, in der die Eltern wahrscheinlich noch den stärksten Einfluss nehmen können. Dann gibt es eine sprunghafte Veränderung. Zwischen 15 und 29 Jahren tragen noch knapp 30 Prozent einen Helm; das ist ein markanter Unterschied gegenüber der ersten Kategorie. In der ersten Kategorie sind es wahrscheinlich – das sähe man, wenn man es differenziert prüfen würde – vor allem die Kleinkinder, die noch mit Helmen ausgerüstet werden. Je älter sie werden, umso weniger tragen sie den Helm. Die am besten geschützten Köpfe sind eigentlich die zwischen 30 und 44 Jahren, nachher ist die Tendenz wieder abnehmend. Es gibt also eine wellenförmige Bewegung bei der Akzeptanz gegenüber dem Helmtragen.

Wenn man die Fahrradunfälle anschaut, dann sieht man, dass der wichtigste Kollisionsgegner der Personewagen ist. Rund 56 Prozent der Velounfälle finden mit Personewagen statt. Wenn man dann noch die Cars, die Lieferwagen usw. dazunimmt, dann kann man sogar sagen, dass bei Zusammenstössen zwischen einem Velo und einem anderen Gegenstand in 65 Prozent der Fälle dieser Gegenstand ein Auto ist. Diese Crash-Situationen hinterlassen Spuren. Es gibt jährlich weit mehr als 3000 Unfälle mit Fahrradfahrern, und es ist erwiesen, dass das Tragen eines Velohelms bei einem Fahrradunfall die Verletzungs- und Sterbegefahr erheblich – das möchte ich betonen: erheblich – verringert. Der Velohelm mindert nachweislich Kopfverletzungen, Hirnverletzungen und Gesichtsverletzungen. Wer schon einmal in einem Spital eine Abteilung für Schädel-Hirn-Verletzte

AB 2011 S 674 / BO 2011 E 674

aufgesucht hat, der weiss, welche fatalen Folgen solche Verletzungen für die Betroffenen haben können.

Wir wissen auch, dass das Risiko einer Kopfverletzung bei jüngeren Kindern überdurchschnittlich hoch ist, denn die Nackenmuskulatur ist noch nicht so stark ausgebildet, und die Schädelknochen sind noch weicher und verletzlicher. Kinder sind im Strassenverkehr schutzbedürftiger als Erwachsene, ganz besonders auch jene, deren Eltern ihnen den notwendigen Schutz nicht geben können oder nicht geben wollen.

Der Bundesrat schlägt darum ein Helmobligatorium für Kinder bis zu 14 Jahren vor. Ob diese Grenzziehung – das hat unser Kommissionspräsident schon gesagt – die richtige ist, war in unserer Diskussion umstritten. Gerade in diesem Alter, etwa mit 14 oder 15 Jahren, ist der Nachahmungsdrang sehr gross. Wenn es zu einem Reifeattribut wird, am 15. Geburtstag vom lästigen Helmobligatorium befreit zu werden, kann dies einen unerwünschten Effekt haben, indem dann eben ohne Helm Velo gefahren wird.

Wir waren uns einig, dass 14 eigentlich eine unglückliche Grösse ist. Nur, ich habe Ihnen auch dargelegt, wie die Dynamik in der Kommission war: zuerst eine Mehrheit für ein generelles Helmobligatorium, dann die Intervention der IG Velo und einiger anderer Kräfte; dann wurde das Ganze vollständig gekippt, und bei der Schlussbereinigung hat sich eine Minderheit dem Bundesrat angeschlossen, in der Hoffnung, dass der Nationalrat sieht, dass diese Frage im Ständerat ernsthaft diskutiert worden ist und auch umstritten war, und sich als Zweitrat dieses Themas nochmals annimmt.

Ich persönlich könnte mir gut vorstellen, dass man das Ende der obligatorischen Schulzeit als Grenze nimmt. Das wäre eine eindeutige Grösse, das wäre bis 16 Jahre. Da würden mindestens im Schulhaus alle gleich behandelt. Es gäbe dann nicht dieses Reifeattribut "Ich muss nicht mehr mit Helm fahren!", das ja völlig unerwünscht wäre und das auch die Eltern, die ihre Sprösslinge dazu anhalten, mit Helm zu fahren, in ein neues Dilemma stürzen würde.

Ich denke, wir haben in diesem Bereich wirklich eine Mitverantwortung für die Kinder und Jugendlichen. Ich möchte Sie bitten, der Minderheit und dem Bundesrat zu folgen, in der Hoffnung, dass sich der Nationalrat dann der Ziehung einer Altersgrenze nochmals annimmt. In der heutigen Zeit generell auf irgendeine Form von Helmobligatorium zu verzichten wäre ein falsches Signal.



Savary Géraldine (S, VD): Je m'exprime brièvement parce que, effectivement, on a eu un débat approfondi sur cette question. Il y a eu des mouvements, comme sur un vélo: quelquefois le vélo allait à droite, quelquefois il allait à gauche, et on arrivait en définitive dans une direction que l'on n'avait pas forcément envie de suivre.

En ce qui concerne le port d'un casque protecteur pour les cyclistes jusqu'à 14 ans révolus, il est vrai que la solution du Conseil fédéral m'aurait satisfaite d'une certaine manière. Une obligation pour les enfants jusqu'à 14 ans, pourquoi pas, puisque l'administration considère que c'est important. Puis, Madame Diener m'a convaincue qu'au fond cette limite à 14 ans était complètement aléatoire et qu'il y avait tout autant de risques pour les enfants âgés de 14 à 16 ans que pour ceux âgés de 10 et 14 ans. A partir de là, pour moi, les choses étaient claires, c'est-à-dire qu'il fallait compter sur le sens de la responsabilité des parents et surtout sur les campagnes faites par les organisations de prévention. Beaucoup de publicités passent en ce moment sur les chaînes publiques et autres pour recommander aux cyclistes de porter un casque. D'après les professionnels, cela vaut manifestement plus qu'une interdiction que nous inscririons à l'article 46.

Peut-être que dans cette salle certains de mes collègues sont dans la situation où ils pourraient passer ou non un examen de la vue, en fonction de leur âge. Pour ma part, je suis dans une situation où j'ai encore un enfant qui est très jeune – elle a sept ans –, et je ne connais aucun parent qui, de nos jours, laisse sortir son enfant sans casque pour faire du vélo, qui laisse son enfant faire du ski sans casque, qui laisse son enfant monter dans une voiture sans l'attacher au moyen d'une ceinture de sécurité. Ce sont des pratiques qui sont maintenant généralisées et qui, à mon avis, n'ont pas besoin d'être prévues dans une loi pour que les parents remercient les membres du Conseil des Etats de leur avoir fait comprendre qu'ils devaient protéger la tête de leurs enfants.

De ce point de vue, je trouve donc que le travail des organisations de prévention est important. Pour les adultes – pour vous et moi –, je crois qu'on peut leur laisser une certaine liberté de décider si oui ou non ils veulent faire du vélo les cheveux au vent, avec juste une casquette ou avec un casque. De ce point de vue, si on ne menace pas la vie d'autrui, je pense que l'on peut encore conserver cette lacune, ce vide juridique et faire en sorte que les gens respectent leur propre vie suffisamment pour se protéger s'ils le souhaitent. Pour les autres, ma foi, la loi ne peut pas tout faire non plus.

Je vous invite donc à adopter la proposition de la majorité de la commission à l'article 46 alinéa 3.

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Es ist ja unbestritten, dass ein Helm Vorteile bietet, wenn man stürzt. Das ist klar, und es ist auch erwünscht, dass man einen Helm trägt. Die Argumentation von Frau Diener macht mich aber schon stutzig. Sie sagt – ich vereinfache jetzt –, bei Kindern funktioniert das Helmtreten mehr oder weniger, bei Erwachsenen funktioniert es nicht. Für mich wäre die Konsequenz dann die, dass man bei den Erwachsenen etwas tun muss, und nicht, dass man bei den Kindern ein Obligatorium einführen muss, sonst macht man ja eine Alibiübung. Mir ist schon klar: Man will jetzt einfach eine Position markieren, und der Nationalrat soll diese Fragen dann nochmals diskutieren. Wir sollten dem Nationalrat aber nicht eine untaugliche Variante vorlegen. Sie können jetzt der Mehrheit folgen, der Nationalrat wird sich dann mit dieser Frage auseinandersetzen.

Unsere Position, so meine ich, ist sehr konsequent. Es ist auch nicht ganz richtig, wenn man sagt, die Kommission habe zuerst anders entschieden und sei erst später zu dieser Entscheidung gekommen. Ja gut, man kann auch klüger werden; für etwas machen wir ja Kommissionssitzungen. Der Entscheid der Kommission für die Streichung der Version des Bundesrates fiel klar, es gab drei Gegenstimmen. Wir werden dann im weiteren Prozess sehen, wie die Entwicklung vor sich geht.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Der Bundesrat hält hier an seinem Entwurf fest, und ich bitte Sie entsprechend, die Minderheit zu unterstützen. Im Zweifelsfall entscheiden wir uns immer für die Sicherheit und deshalb hier für das Helmobligatorium für Kinder bis zum 14. Altersjahr. Mehrere Gründe sprechen dafür:

1. Frau Diener hat richtigerweise die medizinischen Gründe erwähnt. Bei Kindern ist effektiv der Schädelknochen weicher und verletzlicher. Ein Helm bietet also effektiv einen ganz erheblichen Schutz vor Kopfverletzungen, die halt ohne Helm passieren können.

2. Kinder sind noch nicht urteilsfähig. Sie können die Gefahren noch nicht richtig einschätzen, und das Helmobligatorium nimmt ihnen diese Entscheidung ab. Bei Erwachsenen gehen wir davon aus, dass sie in der Lage sind, die Gefahr richtig einzuschätzen, und sie sind urteilsfähig. Deshalb verzichten wir auf ein generelles Obligatorium, das auch Erwachsene einschliessen würde.

3. Frau Savary hat gesagt, die meisten Eltern liessen ihre Kinder heute sowieso nicht ohne Velohelm auf die Strasse. Das ist gut so. Aber das heisst ja nicht, dass man deswegen keine strafgesetzliche Bestimmung braucht. Gott sei Dank halten auch die meisten Menschen die Geschwindigkeitsregeln ein. Die meisten Men-



schen halten die Alkoholwerte ein. Das ist ja kein Grund, um zu sagen, wir sollten nicht legiferieren. Wir legiferieren für diejenigen, die sich eben nicht korrekt verhalten oder die eine Ordnungsvorschrift benötigen. In Umfragen hat die Bevölkerung immer positiv auf ein Helmobligatorium reagiert – die letzte war im April, dort waren es 80 Prozent –, und zwar gerade Eltern, weil sie dann den Kindern begründet sagen können: Das ist obligatorisch,

AB 2011 S 675 / BO 2011 E 675

es gibt gar keine Diskussion, Punkt. Das ist erzieherisch gesehen ziemlich wertvoll.

4. Ich glaube, hier geht es auch um folgende Frage: Wenn Sie nicht legiferieren und sagen, Sie überliessen das auch ein bisschen der Eigenverantwortung – der vielgerühmten Eigenverantwortung –, senden Sie dann nicht das Signal aus, dass es Ihnen nicht so wichtig ist und Sie es halt dem Zufall überlassen?

Ich glaube, im Bereich von respektierten und allzeit unbestrittenen Gefahren, die ohne Helmobligatorium für Kinder drohen, sollte man sich "in dubio pro securitate" entscheiden.

Noch zum Alter 14: Das ist für mich nicht der entscheidende Punkt. Wenn hier gesagt wird, das Ende der Schulpflicht sei der bessere Zeitpunkt, kann ich das akzeptieren; das ist für mich nicht der zentrale Punkt. Wir haben uns für 14 Jahre entschieden, weil man sich mit 14 Jahren, und das ist für mich zentral – erinnern Sie sich an Ihre Kindheit, daran, was mit 14 Jahren passiert? –, ein Mofa wünscht. Und was passiert, wenn Kinder auf das Mofa umsteigen wollen? Helmobligatorium! Die meisten Kinder in diesen Jahren verhalten sich, mindestens in meinem Umfeld, genau gleich wie ich mit 13 Jahren. Sie sagen sich: Jetzt kommt dann endlich der springende Punkt, und ich wünsche mir auf Weihnachten ein Töffli – oder ich kann dann mindestens dasjenige meines Bruders nutzen. Dieses Umsteigen ist psychologisch wichtig, und wenn Sie schon als Kind beim Velofahren an den Helm gewohnt sind, werden Sie auch dieses Umsteigen problemlos meistern. Das war die Begründung für das Helmobligatorium für Radfahrer bis 14 Jahre: weil dieses Alter jenem entspricht, das für die Benutzung von motorisierten Zweirädern gesetzlich statuiert ist.

Noch ein letztes Argument: Die Elektrobikes – ein riesiger Boom – fahren ziemlich bis extrem schnell. In jenen Fällen, wo sie motorisiert sind, sind es wahrscheinlich Mofas. Wir sind im Moment daran, das zu regeln. Das ist eine Frage, die sich jetzt stellt: Wie gehen wir mit diesen Elektrobikes um? Wir verzeichnen zunehmend Unfälle mit Elektrobikes; sie sind gefährlich, und man unterschätzt auch hier die Gefahr eines Sturzes. Die Tatsache, dass man diejenigen Elektrobikes, bei denen die motorisierte Unterstützung nicht so hoch ist, eigentlich dem Fahrrad gleichstellen muss, führt uns bei unseren Überlegungen dazu zu sagen, dass das Helmobligatorium für Kinder wahrscheinlich sinnvoll ist – und in der Logik dann eben auch für die Elektrofahrradfahrer, zur Vermeidung von ganz schweren Kopfverletzungen.

Sie haben die Verantwortung!

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Ich möchte festhalten: Elektrobikes fallen unter Mofas, nicht unter Fahrräder.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit ... 22 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 11 Stimmen

Art. 54*Antrag der Kommission**Titel*

Besondere Befugnisse der Polizei

Abs. 1

Stellt die Polizei Fahrzeuge im Verkehr fest ... erzeugen, so verhindert sie die Weiterfahrt. Sie kann den Fahrzeugausweis ...

Abs. 2

Die Polizei kann schwere Motorwagen ...

Abs. 3

... so verhindert die Polizei die Weiterfahrt und nimmt den Führerausweis ab.

Abs. 4

... erwiesen, so kann ihm die Polizei auf der Stelle den Führerausweis abnehmen.

Abs. 5

Von der Polizei abgenommene Ausweise ... eines Ausweises durch die Polizei die Wirkung des Entzugs.





Abs. 6

Stellt die Polizei Fahrzeuge ... entsprechen, so kann sie die Weiterfahrt ...

Art. 54

Proposition de la commission

Titre

Attributions spéciales de la police

Al. 1

Lorsque la police constate que des véhicules ... évité, elle les empêche de continuer leur course. Elle peut saisir le permis ...

Al. 2

La police peut arrêter les voitures automobiles lourdes ...

Al. 3

... de conduire, la police l'empêche de continuer sa course et saisit son permis de conduire.

Al. 4

La police peut saisir sur-le-champ le permis de conduire ...

Al. 5

Les permis saisis par la police sont immédiatement transmis ...

Al. 6

Lorsque la police constate que des véhicules ... transport routier, elle peut les empêcher ...

Angenommen – Adopté

Art. 55 Abs. 3, 3bis, 6, 6bis; 57 Abs. 5 Bst. b; 57b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 55 al. 3, 3bis, 6, 6bis; 57 al. 5 let. b; 57b

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 65 Abs. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Büttiker

Unverändert

Antrag Kuprecht

Unverändert

Art. 65 al. 3

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Büttiker

Inchangé

Proposition Kuprecht

Inchangé

Kuprecht Alex (V, SZ): Zuerst kann ich Ihnen mitteilen, dass die Versicherungswirtschaft – damit ist meine Interessenbindung offengelegt – diese Bestrebungen zu mehr Sicherheit im Strassenverkehr ausdrücklich begrüsst und hinter dieser Vorlage steht.





Es geht ja nicht nur um menschliches Leid. Menschliches Leid kann man – vor allem, wenn es um Todesfälle geht – fast nicht mehr heilen. Es geht auch darum, dass die Schadenbelastung entsprechend reduziert werden kann. Es geht hier um Millionen von Franken, die eingespart werden können; das sehe ich, wenn ich nur schon an die Personen- und Versorgerschäden aus den verschiedensten Versicherungssparten denke. Es geht aber auch um die Reduktion von Sachschäden, und es geht darum – das liegt im ureigensten Interesse der Versicherten –, die entsprechenden Schadenquoten zu reduzieren.

AB 2011 S 676 / BO 2011 E 676

Frau Kollegin Diener hat vorhin gesagt, diese Vorlage habe vor allem auch das Ziel, dass Unfälle vermieden würden und die Verkehrssicherheit erhöht werde. Die in diesem Artikel vorgesehene pauschale Rückgriffspflicht ist meines Erachtens jedoch nicht geeignet, um dieses Ziel zu erreichen, denn mit Artikel 65 Absatz 3 des Strassenverkehrsgesetzes würden die Versicherer verpflichtet, bei Grobfahrlässigkeit in sämtlichen Fällen ausnahmslos zu regressieren. Die grosse Mehrheit der Verkehrsteilnehmer verhält sich im Strassenverkehr jedoch verantwortungsvoll. Die vom Gesetzgeber anvisierte Zielgruppe der verantwortungslosen Fahrer stellt eine Minderheit dar. Wird nun mit der Bestimmung gemäss Artikel 65 Absatz 3 des Strassenverkehrsgesetzes der Tatbestand der Grobfahrlässigkeit als alleiniges Kriterium für den obligatorischen Regress aufgenommen, besteht die Gefahr, dass bei sämtlichen von den Behörden als grobfahrlässig zu subsumierenden Handlungen – dem Überfahren eines Rotlichts, einer Sicherheitslinie usw. – die Regresspflicht eintritt. Der ansonsten anständige Autofahrer, der lediglich aufgrund einer einmaligen Verkehrsregelverletzung auffällig ist, wird also ausnahmslos von Artikel 65 Absatz 3 des Strassenverkehrsgesetzes erfasst und in die Pflicht genommen.

Wie in der Botschaft auf Seite 8479 festgehalten ist, handelt nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung grobfahrlässig, "wer jene elementaren Vorsichtsgebote unbeachtet lässt, die jeder verständige Mensch in der gleichen Lage und unter den gleichen Umständen befolgt hätte, um eine nach dem natürlichen Lauf der Dinge voraussehbare Schädigung zu vermeiden". Für den Strassenverkehr bedeutet dies, dass der Tatbestand der Grobfahrlässigkeit dann erreicht ist, wenn eine elementare Verkehrsvorschrift oder mehrere wichtige Verkehrsregeln in schwerwiegender Weise verletzt wurden und daraus ein Verkehrsunfall entstanden ist. Die pauschale Folge der Regresspflicht verbietet eine individuelle Betrachtung des Einzelfalls. Es kann aber nicht der Wille des Gesetzgebers sein, mittels einer undifferenzierten Betrachtungsweise auch ein versehentliches Verhalten zu pönalisieren.

Die Regresspflicht würde den Aufwand bei der Schadenbearbeitung stark erhöhen und eine Prämienanpassung zur Folge haben. Zudem ist diese Regelung innerhalb des Strassenverkehrsgesetzes systemfremd, da es sich um eine Angelegenheit zwischen Versicherer und Versichertem handelt. Logischerweise würde das in eine Revision des Versicherungsvertragsgesetzes gehören. Das Strassenverkehrsgesetz soll primär Regeln und Pflichten für die Verkehrsteilnehmer im Strassenverkehr festlegen; es soll nicht vertragsrechtliche Anforderungen zwischen Versicherer und Versichertem festlegen.

Ich bitte Sie deshalb, diese zusätzlichen Sätze in Artikel 65 Absatz 3 zu streichen.

Büttiker Rolf (RL, SO): Ich unterstütze die Aussagen von Herrn Kuprecht. Dazu drei Bemerkungen:

1. Ich habe mich hier gefragt, Frau Bundesrätin, wo der Mehrwert für die Sicherheit liegt. Ich sehe einen solchen Mehrwert nicht.
2. Sie verstehen, dass die Absicht, der Versicherung in diesem Gesetz grundsätzlich vorschreiben zu wollen, dass sie Regress nehmen müsse, einer liberalen und freiheitlichen Rechtsordnung widerspricht. Das geht mir eindeutig und grundsätzlich zu weit.
3. Mir hat ein Versicherungsvertreter gesagt – ich habe keine Bindungen zu Versicherungen –, es sei typisch, dass der Familienvater, der einfache Mann dann für ein Verschulden, das aufgrund von Müdigkeit oder von etwas anderem passiert ist, bluten muss. Aber denjenigen, der den Boliden leaste und nichts hat, denjenigen also, bei dem nichts herausfällt, wenn man ihn auf den Kopf stellt, kann man dann aufgrund des Grundsatzes der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, wie es hier explizit steht, nicht zur Kasse bitten. Aber für denjenigen, der gewisse finanzielle Möglichkeiten oder Ersparnes hat, geht es bis auf das Existenzminimum. Das kann ich, vor allem auch wegen der Formulierung, nicht unterstützen.

Ich mache Ihnen beliebt, dem Antrag Kuprecht zu folgen und diesen Zusatz zu streichen.

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Sie haben gesehen, es gibt keine Minderheit. Die Kommission erachtet den Entwurf des Bundesrates als plausibel, die Begründung liegt auf der Hand. Dieser Entwurf geht auf ein Postulat zurück, das im Parlament im Jahre 2004 angenommen worden ist. Es geht um Fälle von Grobfahrlässigkeit, das heisst nach Bundesgerichtspraxis um schweres Verschulden; um Fälle, in denen



elementare Verkehrsvorschriften oder mehrere wichtige Verkehrsregeln in schwerwiegender Weise verletzt werden und deswegen ein Unfall geschieht. Auf solche Fälle soll diese Bestimmung Anwendung finden.

Es ist so, dass das Versicherungsvertragsgesetz in diesem Fall den Rückgriff vorsieht. Fakt ist aber, dass die Versicherer heute ein Produkt anbieten, mit dem man sich für eine relativ bescheidene Prämie gegen das Risiko des Rückgriffs wegen Grobfahrlässigkeit versichern kann. Ich möchte extreme Beispiele nennen: Wenn sich ein Raser so versichern kann, dass ihm nichts passiert, das heisst, dass die Versicherung den Schaden trägt, den er verursacht, dann ist das zumindest zur Diskussion zu stellen. Die Kommission liess sich überzeugen und sagte: In diesen Fällen soll ein Rückgriff obligatorisch erfolgen.

Es gibt aber eine Einschränkung in diesem Artikel: Beim Umfang des Regresses muss Rücksicht genommen werden auf das Verschulden und auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Person, auf die Rückgriff genommen wird. Es gibt also durchaus eine Abstufung je nach der Schwere des Falles. Das ist die Begründung, die wir erhalten haben.

Die Kommission hat sich überzeugen lassen und beantragt Ihnen, dem Bundesrat zu folgen.

Recordon Luc (G, VD): Je ne peux pas me rallier à la proposition Kuprecht et Büttiker parce qu'elle est trop "déresponsabilisante". C'est quand même dans les cas d'infraction grave que l'on prévoit le recours obligatoire, et il me semble tout de même logique qu'on ne puisse pas faire appel à la solidarité de la communauté au point d'enlever toute responsabilité. Le fait qu'il y ait le tempérament de la "situation économique de la personne" indique qu'il y a déjà un effort de solidarité à l'égard de ceux pour qui l'ampleur du dommage serait insupportable. Je trouve que c'est une solution moyenne raisonnable et que là, vraiment, les principes de liberté et de responsabilité doivent trouver une certaine application.

Je vous recommande donc de soutenir la version du Conseil fédéral.

Stähelin Philipp (CEg, TG): Ich störe mich auch etwas daran, dass der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Person Rechnung getragen werden muss. Das ist beispielsweise für den Raser, der wirtschaftlich eben nicht leistungsfähig ist, ein Freipass. Damit habe ich auch meine Mühe. Selbstverständlich kann man bei ihm nichts holen, das begreife ich auch, aber ohne die Einschränkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit käme er wenigstens in ein Betreibungsverfahren hinein; das wäre auch eine Erinnerung, die Wirkung hätte.

Ich habe also etwas Mühe mit dieser Idee.

Kuprecht Alex (V, SZ): Ich möchte nur noch etwas in Bezug auf die Raser sagen. Es ist in der Tat so, dass es Versicherungsdeckungen für Grobfahrlässigkeit gibt. Aber wer rast, begeht keine Grobfahrlässigkeit, sondern begeht absichtlich eine Straftat. Derartige Ereignisse sind auch mit einer solchen Deckung nicht versichert. Das hat das Bundesgericht bereits entschieden. Es gab bereits solche Fälle, und die Versicherungswirtschaft hat diese Fälle trotz einer solchen Deckung dann weitergezogen und bezüglich der Verweigerung der Leistung Recht bekommen.

AB 2011 S 677 / BO 2011 E 677

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wenn Herr Kuprecht Recht hätte, wenn es so wäre, dass die Versicherungsgesellschaften mit ihren AGB schon so schnell nachgezogen hätten und diese Raserunfälle abgedeckt wären, so würde sich tatsächlich eine Regelung auf Gesetzesstufe erübrigen. Aber nach unserem Kenntnisstand ist es eben nicht so: Es ist nicht klar in allen AGB so festgehalten. Ob ein Raserunfall grobfahrlässig oder vorsätzlich verursacht worden ist, ist natürlich im Einzelfall zu beurteilen.

Wir meinen, gerade bei den Raserunfällen habe man es ein bisschen verpasst, in den AGB klare Tatbestände mit einer Regresspflicht zu verankern. Ich stimme Ihnen zu: An sich ist das ein typischer Fall für das Versicherungsvertragsgesetz und nicht für das Strassenverkehrsgesetz. Aber wir sind jetzt halt daran, auch auf die vielen Vorstösse im Bereich der Raserunfälle eine Antwort zu finden. Es gibt das Postulat Joder 04.3516 aus dem Jahr 2004, das der Kommissionspräsident erwähnt hat und das den Bundesrat beauftragt hat, hier zu legiferieren. Wir erfüllen damit auch einen parlamentarischen Auftrag.

Es ist tatsächlich stossend, wenn sich Raser mit einem Prämienzuschlag gegen den Rückgriff des Versicherers versichern können. Das hat etwas Stossendes an sich. Das wurde von Ihnen auch nicht bestritten. Wenn Fahren unter Drogen- oder Alkoholeinfluss oder die vorsätzliche Verursachung eines Schadens klar zum Regress führen, ist es schwer erklärbar, dass der Raserunfall nicht gleichbehandelt wird. Mit dieser gesetzlichen Grundlage nehmen wir dieses Anliegen auf und können wir der Regresspflicht, wie sie in vielen anderen Fällen besteht, auch hier zum Durchbruch verhelfen.





Herr Büttiker, der Mehrwert für die Sicherheit ist meines Erachtens darin zu sehen, dass man mit dem Bewusstsein für den obligatorischen Regress bei jedem eine präventive Wirkung erzielt. Jeder Raser weiss dann: Wenn er effektiv einen Unfall mit Sach- und Personenschaden verursacht, dann droht ihm nicht nur ein strafrechtlich harter Eingriff mit dem Führerausweiszug, sondern zusätzlich noch ein gewaltiger Eingriff in seine Einkommens- und Vermögenssituation. Diesen präventiven Effekt darf man schon als Sicherheitsgewinn anschauen. Herr Ständerat Stähelin weist zu Recht darauf hin, dass es mit der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zum Teil Ungleichbehandlungen gibt. Das rührt natürlich vom Prinzip des Abstellens auf das Verschulden her. Wir kennen ihn aus dem Strafgesetzbuch, wir kennen ihn aus dem Versicherungsvertragsgesetz. Sie haben Recht: Im Einzelfall müsste das dann sicher von den Versicherungsgesellschaften so ausgelegt werden, dass es nicht mit einem symbolischen Regress getan wäre, sondern die Schadenssumme, die zu erstatten wäre, müsste natürlich einem Eingriff über eine längere Dauer gleichkommen. Es gibt ja auch zu anderen Bereichen der obligatorischen Regresspflicht eine bundesgerichtliche Rechtsprechung, und ich nehme an, dass diese dann analog auf die Raserfälle, die wir im Auge haben, anzuwenden sein würde. Deshalb glaube ich, dass die hier vorgesehene Bestimmung gerechtfertigt ist.

Wenn man im Nationalrat noch eine bessere Formulierung findet, verschliesse ich mich dem nicht. Mindestens zuhanden der Materialien muss man vielleicht zusammen mit den Versicherungsgesellschaften noch genau definieren, was hier mit "wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit" gemeint ist.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 17 Stimmen

Für den Antrag Büttiker/Kuprecht ... 11 Stimmen

Art. 68a; 89 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 68a; 89 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 89a

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2, 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

Die Daten des IVZ stehen unter der Datenhoheit des Astra. Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können die Daten, die sie für die Verkehrszulassung in ihrem Kanton benötigen, unmittelbar im IVZ erfassen und bearbeiten.

Art. 89a

Proposition de la commission

Al. 1, 2, 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

La souveraineté des données de l'OFROU englobe les données du SIAC. Les autorités cantonales d'admission ont le droit de relever et de traiter les données relatives à l'admission à la circulation dans leur propre canton directement dans le SIAC.

Angenommen – Adopté

Art. 89b-89f

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission



Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 89g

Antrag der Kommission

Abs. 1–3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3bis

Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung bis zur Abklärung vorsorglich entzogen worden ist.

Abs. 3ter

Die Kantone können Namen und Adresse der Fahrzeughalter veröffentlichen, sofern diese Daten nicht für die öffentliche Bekanntgabe gesperrt sind. Diese Sperre kann der Fahrzeughalter voraussetzungslos und gebührenfrei bei der zuständigen kantonalen Behörde eintragen lassen.

Abs. 4, 5

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 6

Streichen

Abs. 7

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 89g

Proposition de la commission

Al. 1–3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3bis

Les autorités cantonales d'admission à la circulation peuvent communiquer à la police les données personnelles des conducteurs qui se sont vu retirer leur permis d'élève conducteur ou leur permis de conduire pour une durée indéterminée, en raison d'une inaptitude à la conduite, ou à titre préventif, jusqu'à détermination de l'aptitude à la conduite en cas de doutes sur celle-ci.

Al. 3ter

Les cantons peuvent publier les nom et adresse des détenteurs de véhicules si la communication officielle de ces données ne fait pas l'objet d'une opposition. Les détenteurs peuvent s'opposer, sans conditions et gratuitement, à la diffusion des indications les concernant auprès de l'autorité cantonale compétente.

Al. 4, 5

Adhérer au projet du Conseil fédéral

AB 2011 S 678 / BO 2011 E 678

Al. 6

Biffer

Al. 7

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Präsident (Inderkum Hansheiri, Präsident): Der Bundesrat schliesst sich dem Antrag der Kommission zu den Absätzen 3bis und 3ter an.

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Die Streichung von Absatz 6 ist unbestritten.

Präsident (Inderkum Hansheiri, Präsident): Der Bundesrat schliesst sich dem Antrag zu Absatz 6 ebenfalls an.

Angenommen – Adopté

Art. 89h



*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 89i***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Kuprecht

Abs. 4

Streichen

Art. 89i*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Kuprecht

Al. 4

Biffer

Kuprecht Alex (V, SZ): Artikel 89i sieht in Verbindung mit Artikel 89j vor, dass der Bundesrat weitere Stellen zur Eingabe von Strassenverkehrsunfall-Daten verpflichten kann. Es ist davon auszugehen, dass mit den Daten der Versicherungsunternehmen geliebäugelt wird, und dies, obwohl die heute verfügbaren Daten nicht in der gewünschten Form und Ausgestaltung vorhanden sind. Die Versicherungsunternehmen, welche nach dem Gebot der Kosteneffizienz und der Wirtschaftlichkeit handeln müssen, erheben lediglich in relevanten Einzelfällen umfangreiche Daten. In der Regel gebietet es eine rasche Schadenbearbeitung, auf umfangreiche und vor allem für die Schadenbearbeitung formal unwesentliche Abklärungen wie zum Beispiel Kreuzungsangaben oder genaue Positionsangaben auf Autobahnen zu verzichten. Es werden nur Daten erhoben, die hinsichtlich Schadenhäufigkeit und damit auch hinsichtlich Prämiengestaltung von Bedeutung sind. Gerade bezüglich der Daten, die gemäss diesem Artikel von Bedeutung sein könnten, stehen die Interessen der Versicherungsunternehmen denjenigen der öffentlichen Hand diametral gegenüber, denn diese sind völlig anders gelagert.

Es ist deshalb aus der Sicht der Versicherungswirtschaft – womit meine Interessen offengelegt sind – darauf zu verzichten, die Versicherungsunternehmen zur Führung von umfangreichen Statistiken und Datensätzen zu verpflichten, die für sie unerheblich sind. Das würde erheblichen administrativen Mehraufwand und enorme Aufstockungen bei Informatiksystemen auslösen, deren Kosten bei der Preisbildung von Haftpflicht- und Kaskodeckungen unweigerlich auf die Versicherungsnehmer abgewälzt werden müssten. Es wäre daher zielführender, wenn die in der Botschaft beschriebenen Datennetze optimiert und angepasst würden, statt dass neue Datensysteme eingeführt werden, welche mit den bestehenden Systemen nicht kompatibel sind.

Ich bitte Sie deshalb, meinem Antrag auf Streichung zuzustimmen. Sie helfen mit der Streichung mit, dem administrativen Aufwand Einhalt zu gebieten, und verhindern einen unnötigen Anstieg der Kosten und damit auch der entsprechenden Prämien. Das ist ein Schritt hin zur Konsumentenfreundlichkeit, wie sie das neue Versicherungsvertragsgesetz ja auch vorsieht.

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Wir schliessen uns dem Bundesrat an. Wenn es so wäre, wie es jetzt Herr Kuprecht dargelegt hat, dass man hier neue Informationssysteme aufbauen würde, mit denen ein grosser administrativer Aufwand verbunden wäre, dann würde ich diese Einwände verstehen. Aber das ist nicht die Idee. Es ist die Idee, dass der Bund bei einzelnen Strassenverkehrsunfällen Anfragen machen und auf vorhandene Daten zurückgreifen kann, die bei den Versicherungen liegen. Das müsste hier schon noch präzisiert werden.

Ich bitte Sie, der Kommission zuzustimmen. Ich bitte Frau Bundesrätin Leuthard, meine Aussage zu bestätigen und allenfalls bei der Behandlung im Zweitrat eine Präzisierung vorzunehmen. Es ist nicht so, wie es vorhin dargelegt wurde. Für mich ist klar: Es gibt keine neuen Informationssysteme, aber die Möglichkeit, in Einzelfällen auf Daten zurückzugreifen.



Leuthard Doris, Bundesrätin: Es ist so, wie der Kommissionssprecher erläutert hat: Dem Bundesrat geht es wirklich nicht um eine neue Erhebungspflicht zulasten der Versicherer, sondern nur um den Zugriff auf bei den Versicherern vorhandene Daten. Die Polizei bzw. das Strassenverkehrsamt stellen fest, dass die Versicherer nach Unfallmeldungen durch die Polizei im Regelfall weit besser über die Unfallursachen dokumentiert sind als die Polizei selber. Diese Informationen sind für die Erfassung in den vorhandenen Informationssystemen sehr oft hilfreich, und darum geht es hier. Die Pflicht betrifft somit insbesondere die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen, aber auch die Suva. Es geht hier effektiv nicht um einen Mehraufwand, das versichere ich Ihnen. Ich sehe auch kein Problem beim Vollzug: Ich fürchte nicht, dass man Ihren Bedenken im Rahmen der Verordnung, im Rahmen der Konkretisierung dieses Artikels nicht Rechnung tragen könnte.

Es geht in diesem Artikel effektiv nur um die Kompetenzdelegation und um den Zugriff auf bereits vorhandene Daten.

Kuprecht Alex (V, SZ): Ich kann mich mit den Ausführungen der Frau Bundesrätin zufriedengeben. Zuhanden der Materialien möchte ich einfach sagen, dass ich Sie darum bitte, diese Problematik bei der Beratung in der Kommission des Nationalrates und im Nationalrat nochmals klar darzulegen.

Somit ziehe ich meinen Antrag zurück.

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Art. 89j-89t

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 90

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2bis

Mit Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren wird bestraft, wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit,

AB 2011 S 679 / BO 2011 E 679

waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nichtbewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen.

Abs. 2ter

Absatz 2bis ist in jedem Fall erfüllt, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird um:

- a. mindestens 40 Stundenkilometer, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 30 Stundenkilometer beträgt;
- b. mindestens 50 Stundenkilometer, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 50 Stundenkilometer beträgt;
- c. mindestens 60 Stundenkilometer, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 80 Stundenkilometer beträgt;
- d. mindestens 80 Stundenkilometer, wo die Höchstgeschwindigkeit mehr als 80 Stundenkilometer beträgt.

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 90

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2bis

Quiconque, par une violation intentionnelle des règles élémentaires de la circulation, s'accommode d'un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort, que ce soit en commettant des excès de vitesse particulièrement importants, en effectuant des dépassements téméraires ou en participant à des



courses de vitesse illicites avec des véhicules automobiles, est puni d'une peine privative de liberté d'un à quatre ans.

Al. 2ter

Les dispositions de l'alinéa 2bis sont toujours applicables lorsque la vitesse maximale autorisée a été dépassée:

- a. d'au moins 40 kilomètres à l'heure, là où la limite était fixée à 30 kilomètres à l'heure;
- b. d'au moins 50 kilomètres à l'heure, là où la limite était fixée à 50 kilomètres à l'heure;
- c. d'au moins 60 kilomètres à l'heure, là où la limite était fixée à 80 kilomètres à l'heure;
- d. d'au moins 80 kilomètres à l'heure, là où la limite était fixée à plus de 80 kilomètres à l'heure.

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Büttiker Rolf (RL, SO): Ich habe noch eine Frage an Frau Bundesrätin Leuthard bzw. an den Kommissionsprecher zu Absatz 2bis: Ich sehe, dass man diesen Text aus der Raser-Initiative übernommen hat. Ich sehe ein, dass man der Raser-Initiative etwas entgegenstellen sollte; dagegen ist nichts einzuwenden. Aber hier geht es schon um das Eingemachte; bei Absatz 2bis steht: "Mit Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren wird bestraft ..." Wenn ich schaue, was die Tatbestände sind, dann wird mir schon etwas unwohl: "waghalsiges Überholen" steht hier. Und das wird mit Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu vier Jahren bestraft. Die Höchstgeschwindigkeit ist schön definiert; ob es nichtbewilligte Rennen gibt, kann man auch kontrollieren – aber "waghalsiges Überholen"? Sie können die Juristen fragen: Das gibt es nirgends; in der schweizerischen Rechtsprechung gibt es diesen Ausdruck nicht. Ich weiss nicht, wem es dann überlassen ist, das zu beurteilen – den Richtern? Aber die Freiheitsstrafe beträgt ein bis vier Jahre. Wir übernehmen jetzt hier einfach einen Initiativtext in die Gesetzgebung. Ich muss Ihnen sagen: Das ist äusserst problematisch. Ich wäre schon froh, wenn Frau Bundesrätin Leuthard bei dieser Geschichte im Hinblick auf die Beratung im Zweitrat das Zepter in die Hand nehmen würde.

Ich bin nicht Jurist. Herr Bürgi hat zwar erklärt, es sei alles gut gemacht worden. Die Kommission für Rechtsfragen habe das angeschaut; es sei alles erfüllt worden. Aber dieser Punkt stellt eine Eiterbeule in diesem Gesetz dar; das sage ich Ihnen. Weil es nicht spezifiziert ist, weil es diesen Ausdruck nicht gibt, sagen die Juristen, sei einer gewissen Willkür Tür und Tor geöffnet. Es geht hier nicht nur um eine Bagatelle, sondern es geht um Freiheitsstrafen. Da sollten wir wirklich sorgfältig legiferieren.

Gegen die vorgeschlagenen Höchstgeschwindigkeiten habe ich nichts einzuwenden; es ist auch nichts gegen eine Bestrafung der Teilnahme an nichtbewilligten Rennen einzuwenden. Aber der Tatbestand des "waghalsigen Überholens" ist schnell erfüllt; wenn Sie auf der Autobahn auf die linke Spur wechseln, Frau Bundesrätin, sind Sie ja am Überholen. Der Tatbestand des "waghalsigen Überholens" ist bei einem Richter, der diese Bestimmung etwas eng definiert, schnell erfüllt. Dann bekommt man es mit Freiheitsstrafen von einem Jahr bis zu vier Jahren zu tun.

Ich glaube, der Ständerat als Chambre de Réflexion müsste hier schon etwas Zurückhaltung üben bzw. intervenieren, wenn es darum geht, solche Dinge ins Gesetz zu schreiben.

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Es ist so, dass dieser Artikel Zündstoff beinhaltet. Man muss die Frage der Freiheitsstrafe bezüglich bedingt und unbedingt noch prüfen, und man muss sicher auch noch den Begriff "waghalsig" anschauen. Auch die Abstufung bezüglich der Höchstgeschwindigkeiten ist nochmals zu prüfen. Wir haben die Abstufungen bewusst nicht geändert, weil wir damit eine unnötige Diskussion auslösen würden. Wir gehen davon aus, dass die Grössenordnung der Geschwindigkeiten bei der Definition des Rasens in Ordnung sind: 40 Stundenkilometer mehr in einer Zone mit 30 Stundenkilometern, 50 Stundenkilometer mehr in einer Zone mit 50 Stundenkilometern, 80 Stundenkilometer mehr bei höheren Geschwindigkeiten. Dies scheint uns eine Grössenordnung zu sein, die vertretbar ist. Ich habe einleitend aber auch gesagt, dass Massnahmen gegen die Raserproblematik damit aufgegleist sind und dass sie im Zweitrat vertieft diskutiert werden müssen. Ich gehe davon aus, dass leichte Korrekturen erfolgen werden. Die Stossrichtung sollte man beibehalten, weil wir die Raserproblematik in den Griff bekommen wollen. Aber ich bin froh, wenn die Äusserungen von Herrn Büttiker im Zweitrat intensiv diskutiert werden.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich glaube, es macht grundsätzlich Sinn, dass Ihre Kommission hier diese Raser-Massnahmen eingebaut hat, denn sie entsprechen, wie schon Herr Bürgi dargelegt hat, den parlamentarischen Vorstössen, auch der parlamentarischen Initiative Aeschbacher 09.449 und der jetzt neu eingereichten Volksinitiative.



Es ist aber richtig: Man muss sich hier schon auf die krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten beschränken, denn die Folgen sind, wie Sie gesagt haben, massiv. Die massiven Folgen sind, denke ich, in der Bevölkerung gewünscht, aber man muss sie sehr stark eingrenzen können.

Gewisse Tatbestände, die in Absatz 2bis aufgezählt werden, sind ja dann in Absatz 2ter konkretisiert. Es gibt etwa zum Begriff des waghalsigen Überholmanövers einen Bundesgerichtsentscheid (130 IV 58), im berühmten Fall Gelfingen im Kanton Luzern, wo sich das Bundesgericht mit diesem unbestimmten Rechtsbegriff befasst hat. Man muss im Rahmen der nationalrätlichen Behandlung und auch im Rahmen der Strafbestimmungen im Zusammenhang mit den Raser-Vorstössen, wo es vor allem um die fahrlässige Tötung, die Gefährdung des Lebens geht – was im StGB zu regeln ist –, eine Abstimmung mit den jetzigen Sanktionsreformen im Strassenverkehrsgesetz finden.

Wir sind gewillt, es möglichst präzise einzugrenzen und der Justiz schmackhaft zu machen, dass es um die krassen Missachtungen geht, dass es nicht um jede unerlaubte Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit geht. Wir werden das im Zusammenhang mit der Volksinitiative sowieso tun müssen.

Angenommen – Adopté

Art. 90a; 91; 91a; 92–94

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2011 S 680 / BO 2011 E 680

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 95

Antrag der Kommission

Streichen

Art. 95

Proposition de la commission

Biffer

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Diese Bestimmung ist bereits beschlossen und gehört eigentlich zum geltenden Recht. Deshalb wird hier der Entwurf des Bundesrates gestrichen; die Bestimmung hat aber natürlich Bestand. Das ist eine formelle Geschichte.

Präsident (Inderkum Hansheiri, Präsident): Der Bundesrat schliesst sich diesem Antrag an.

Angenommen – Adopté

Art. 96; 98; 98a; 99

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 103a

Antrag der Minderheit

(Hêche, Savary)

Titel

Verwendung der Ordnungsbussen

Text





Der Ertrag aus Geldstrafen und Bussen, die in Anwendung dieses Gesetzes auferlegt werden, fällt den Kantonen zu. Diese verwenden mindestens 10 Prozent der Busseneinnahmen für Verkehrssicherheitsmassnahmen. Als Verkehrssicherheitsmassnahmen gelten namentlich:

- die Berücksichtigung der Strassenverkehrssicherheit bei der Planung und beim Bau von Verkehrswegen mit besonderem Augenmerk auf die Motorradfahrer, Radfahrer und Fussgänger; die Sanierung der neuralgischen Engpässe und gefährlichen Stellen im Strassennetz;
- Strassenverkehrserziehung, Ausbildung in Verkehrssicherheit und Präventionskampagnen.

Art. 103a*Proposition de la minorité*

(Hêche, Savary)

Titre

Utilisation des amendes d'ordre

Texte

Le produit des peines pécuniaires et des amendes prononcées en vertu du présent code appartient aux cantons. Ils utilisent au moins 10 pour cent du revenu généré par les amendes pour des mesures de sécurité routière.

Par mesures de sécurité routière, on entend notamment:

- prise en compte de la sécurité routière dans la planification et la construction des voies de communication, en prenant en considération la sécurité des motocyclistes, des cyclistes et des piétons; assainissement de points noirs et d'endroits dangereux de réseau routier;
- éducation routière, formations à la sécurité routière et campagnes de prévention.

Hêche Claude (S, JU): Je sens déjà, mais je le dis avec humour, une certaine inquiétude chez le président de la commission, qui attend de connaître mon argumentation. En effet, vous aurez constaté que, vu la décision de la commission, la minorité est véritablement une minorité.

J'ai déposé cette proposition pour différentes raisons. Tout d'abord, une proposition à peu près similaire figurait dans le projet initial envoyé en consultation par le Conseil fédéral, mais elle prévoyait une part du produit des amendes d'ordre pour des mesures de sécurité routière beaucoup plus élevée, soit 50 pour cent, contre les 10 pour cent que la minorité propose.

Concrètement, la présente proposition vise à mettre à disposition des moyens financiers supplémentaires pour financer notamment des mesures de prévention et de sécurité. L'absence de moyens supplémentaires se répercute indéniablement sur les infrastructures, les mesures de contrôle et le plan de l'éducation routière. Il nous semble que les usagers qui commettent une infraction au code de la route mettent en péril au premier chef la sécurité de la circulation et des personnes. Aussi, il nous apparaîtrait sensé de préciser à l'article 103a l'affectation d'une partie du produit des amendes d'ordre. Il faut savoir que, dans les ordres de grandeur dont nous parlons, le produit des amendes d'ordre représente environ 500 millions de francs pour l'ensemble des cantons, qu'il n'existe pas de "photographie" détaillée par canton, ni de l'utilisation réelle de ces moyens. Il nous semble qu'on ne peut pas indéfiniment faire plus et mieux avec les mêmes moyens: à un moment donné, il faudra libérer des ressources nécessaires pour atteindre nos objectifs ambitieux mais légitimes en matière de sécurité routière.

Par conséquent, au nom de cette très grande minorité, je vous invite à soutenir notre proposition.

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Die Bussengelder stehen den Kantonen zu, allenfalls den Gemeinden. Man muss sich schon fragen, ob es richtig ist, wenn der Bund jetzt festlegen soll, 10 Prozent davon seien einer Zweckbestimmung zu unterwerfen. Das wird von den Kantonen, von den Finanzdirektoren energisch abgelehnt. Das ist eine gute Absicht, ändert aber an den Vollzugsmassnahmen sehr wenig. Von daher ist es ein Fremdkörper in dieser guten Vorlage.

Ich bitte Sie, bei aller Sympathie für die Antragsteller, den Antrag der Minderheit abzulehnen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bitte Sie ebenfalls, den Minderheitsantrag abzulehnen. Ich habe schon im Eingangsvotum darauf hingewiesen, dass die Zweckverwendung von Bussengeldern im Rahmen der Vernehmlassung keine Zustimmung fand. Ich glaube, es ist sinnvoll, hier von einer Änderung abzusehen, denn wir würden sonst in die kantonale Hoheit der Mittelverwendung eingreifen. Wir meinen, wie gesagt, dass die Aufgaben, die hier zusätzlich anfallen, mit den heute vorhandenen kantonalen Mitteln zu bewältigen sind. Wir bitten Sie deshalb, den Minderheitsantrag Hêche abzulehnen.



Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit ... 9 Stimmen

Dagegen ... 23 Stimmen

Art. 104

Antrag der Kommission

Titel

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates
(die Änderung betrifft nur den französischen Text)

Abs. 1

Die Polizei- und die Strafbehörden ...

Abs. 2

Die Polizei- und die Strafbehörden ...

Art. 104

Proposition de la commission

Titre

Avis

Al. 1

La police et les autorités pénales notifient ...

AB 2011 S 681 / BO 2011 E 681

Al. 2

La police et les autorités pénales notifient ...

Angenommen – Adopté

Art. 104a-104d; 105 Abs. 2; 106 Abs. 7, 9; 106a; Ziff. II-IV

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 104a-104d; 105 al. 2; 106 al. 7, 9; 106a; ch. II-IV

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Änderung bisherigen Rechts

Modification du droit en vigueur

Ziff. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

mit Ausnahme von:

Art. 4 Titel, Abs. 1bis

Streichen

Art. 4 Abs. 2

Die Angehörigen der Polizeiorgane dürfen Bussen auf der Strasse nur erheben, wenn sie die Dienstuniform tragen ...

Ch. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

à l'exception de:

Art. 4 titre, al. 1bis

Biffer





Art. 4 al. 2

Les représentants de l'organe de police n'ont le droit de percevoir des amendes sur la route que s'ils portent l'uniforme de service ...

Angenommen – Adopté

Ziff. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes ... 28 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(2 Enthaltungen)

2. Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr

2. Ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux limites d'alcool admis en matière de circulation routière

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes ... 28 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)