



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. 31 Abs. 2bis, 2ter

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Müri, Binder, Bugnon, Hutter Markus, Schenk Simon, von Rotz)

Streichen

Art. 31 al. 2bis, 2ter

Antrag der Mehrheit

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Müri, Binder, Bugnon, Hutter Markus, Schenk Simon, von Rotz)

Biffer

Müri Felix (V, LU): Ich spreche gleich zu den beiden Absätzen 2bis und 2ter von Artikel 31: Wir wollen Rechtsgleichheit für alle Fahrzeuglenker. Wir wollen niemanden unter Generalverdacht stellen. Aber gerade das wird mit dem neuen Absatz 2bis getan, wonach der Bundesrat ein Alkoholverbot für bestimmte Fahrzeuglenker festlegt, z. B. für Neulenker. Wenn ein solcher Neulenker beim Abendessen ein Bier trinkt, hat er eine Alkoholkonzentration von 0,1 Promille. Ein gleichaltriger Fahrzeuglenker, der nicht Neulenker ist und beim Essen vier Bier trinkt, hat eine Alkoholkonzentration von 0,4 Promille. Bei einer Polizeikontrolle gibt der Neulenker nach einem Bier den Führerschein ab, der andere fährt auch nach vier Bieren weiter. Ist es das Ziel, eine Gruppe zu kriminalisieren und die andere Gruppe nicht? Sicher nicht. Diese Bestimmung schafft Rechtsungleichheit.





Bei Absatz 2ter wollen wir nicht die Katze im Sack kaufen. Da heisst es: "Der Bundesrat legt fest ..." Was bedeutet das aber? Fahren dann gewisse Fahrzeughlenker schon mit 0,2 oder 0,3 Promille "unter Alkoholeinfluss"? Was wird hier bestimmt?

Schaffen Sie keine Rechtsungleichheit, kriminalisieren Sie nicht die einen und die anderen nicht. Deshalb bitte ich Sie, die Absätze 2bis und 2ter ersatzlos zu streichen.

Jositsch Daniel (S, ZH): Artikel 31 Absatz 2bis sieht vor, dass der Bundesrat gewissen Personengruppen das Fahren unter Alkoholeinfluss verbieten kann. Gewisse Personengruppen können also besonders behandelt werden. Die Minderheit stört sich an dieser angeblich ungerechten Ungleichbehandlung. Der Gleichheitsgrundsatz besagt bekanntlich, dass Gleiches gleich, Ungleiches aber ungleich behandelt werden muss. Die Personengruppen, auf die sich Artikel 31 Absatz 2bis bezieht, haben entweder im Strassenverkehr eine erhöhte Verantwortung, zum Beispiel als Berufsschauffeure oder Fahrlehrer, oder es handelt sich um wenig routinierete Fahrer wie Inhaber von Lernfahrausweisen und Inhaber von Führerausweisen auf Probe. Dass bei diesen Personengruppen bezüglich Alkoholkonsum Nulltoleranz gilt, ist sachgerecht und daher mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz sehr wohl vereinbar. Wenn Herr Müri ausführt, es werde damit eine gewisse Gruppe kriminalisiert, dann muss ich ihm sagen, dass nicht wir die Menschen kriminalisieren, die alkoholisiert herumfahren, sondern dass sich diejenigen, die zu viel Alkohol konsumieren, selber kriminalisieren. Es gibt immer Einzelfälle, bei denen Sie sagen können, da sei es jetzt ungerecht, aber wie Sie vielleicht auch wissen, ist der Gesetzgeber gehalten, Richtlinien zu erlassen, die für das Gros der Fälle gelten. Daher ist es durchaus sachgerecht zu sagen, dass bei denjenigen Personen, die eine besonders grosse Verantwortung im Strassenverkehr übernehmen müssen, auch die Null-Promille-Grenze gilt.

Die SP-Fraktion unterstützt daher den Antrag der Mehrheit und lehnt den Minderheitsantrag ab.

Barthassat Luc (CE, GE): Le groupe PDC/PEV vous recommande de suivre la majorité et d'adopter ainsi les alinéas 2bis et 2ter de l'article 31 qui prévoient un traitement spécial en matière d'alcoolémie pour certaines catégories de conducteurs, soit qu'ils ont une responsabilité particulière vis-à-vis de la sécurité routière, soit qu'ils sont souvent à l'origine d'accidents.

Ces personnes sont, notamment, les conducteurs transportant des personnes à titre professionnel, ou des marchandises dangereuses, par exemple. Il faut nous rappeler que l'accident du tunnel du Saint-Gothard de 2001 a été, comme c'est souvent le cas dans les tunnels, causé par un chauffeur de camion ayant consommé de l'alcool.

La consommation d'alcool au volant sera aussi prohibée pour les titulaires de permis à l'essai. Il nous semble normal d'exiger des jeunes conducteurs encore inexpérimentés qu'ils adoptent un comportement irréprochable, d'autant plus qu'ils sont à l'origine de nombreux accidents.

L'Union européenne a déjà approuvé une réglementation dans ce sens. Le rejet de cet article aboutirait donc au résultat absurde qu'un conducteur de camion devrait rester sobre jusqu'à Bâle, pourrait boire en traversant notre pays, pour devoir être à nouveau sobre à la sortie de Chiasso!

Weibel Thomas (GL, ZH): Artikel 31 Absatz 2bis richtet sich gezielt an bestimmte Personengruppen und betrifft nicht flächendeckend alle Verkehrsteilnehmer. Besondere Vorschriften sind richtig, denn entweder haben diese Personen eine besondere Verantwortung gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, oder sie sind noch unerfahren und müssen noch Erfahrungen sammeln. Die Schweiz würde diesbezüglich auch kein Sonderzüglein fahren, denn diese Personengruppen werden auch in der Europäischen Union mit einem tiefen Alkoholgrenzwert besonders ins Recht gefasst. Mit dieser Bestimmung wird ein klarer Beitrag zur Strassenverkehrssicherheit geleistet.

Deshalb unterstützt die grünliberale Fraktion bei Absatz 2bis die Mehrheit, ebenso wie bei Absatz 2ter.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Der Bundesrat hält an seinem Entwurf fest und bittet Sie, mit der Mehrheit dem Ständerat zu folgen.

Gerade dieser Vorschlag zielt ja darauf ab, dass hier nur jene Personengruppen mit einer Spezialbehandlung bedacht werden, die eben den Verkehr besonders gefährden können. Das sind Personen, die in einem Lernprozess sind, es sind Personen mit wenig Erfahrung, also die Neulenkerinnen und Neulenker, und es sind eben auch die Berufsfahrer, die die Verantwortung für schwere Gütertransportfahrzeuge oder für Fahrzeuge mit Dutzenden von Fahrgästen haben. Bei diesen Fahrten hat Alkohol nichts zu suchen. Es geht wirklich nicht um eine Kriminalisierung, Herr Müri. Für diese Kategorien gilt einfach: Trinken oder fahren, aber nicht





beides! Was wir jetzt in Artikel 31 Absatz 2ter auf Gesetzesstufe festhalten, kennen wir übrigens heute bereits in Artikel 2 Absatz 4 der Verkehrsregelnverordnung: ein Alkoholverbot für Berufsfahrer, die Personen oder gefährliche Güter transportieren. Es ist für diese Berufskategorien also keine Neuerung, wenn der Bundesrat und das Parlament punkto Alkoholkonsum bei diesen Fahrten hohe Anforderungen stellen.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: C'est par 15 voix contre 5 et 3 abstentions que votre commission a refusé cette proposition de minorité qui propose de biffer les mesures qui touchent tous les professionnels qui conduisent sous l'influence de l'alcool. On pourrait d'ailleurs se poser la question si on n'a pas fait un oubli, et le Conseil fédéral également; après "alcool" on aurait pu ajouter "stupéfiant", même si c'est mis dans le titre principal de l'article 31. Pour les chauffeurs professionnels, les routiers et les gens qui transportent des personnes, pour les moniteurs d'auto-école comme pour les jeunes conducteurs: c'est la tolérance zéro, c'est ce qui est préconisé.

Nous vous recommandons de suivre votre commission qui, je le rappelle, par 15 voix contre 5 et 3 abstentions, a rejeté cette proposition.

Graf-Litscher Edith (S, TG), für die Kommission: Via sicura will ganz klar nicht diejenigen bestrafen, die sich korrekt verhalten, sondern eben diejenigen, die die Alkoholgrenzwerte nicht einhalten. Darum geht es auch in Artikel 31, über den wir jetzt diskutieren. Er soll dem Bundesrat die Möglichkeit geben, Personengruppen wie berufsmässige Motorfahrzeugführerinnen und -führer oder Inhaber des Führerausweises auf Probe das Fahren unter Alkoholeinfluss zu verbieten, also nur 0,0 Promille zuzulassen, dies – das ist ein wichtiger Punkt – unter Berücksichtigung der Messgenauigkeit der Geräte. Wenn Sie also in Ihrem Nebenberuf, wenn Sie nicht im Nationalrat sind, z. B. Chauffeurin sind und zum Znüni eine reife Banane essen, müssen Sie keine Angst haben, dass sie wegen Alkoholeinfluss den Führerausweis abgeben müssen. Es gibt eine Toleranzgrenze von 0,2 Promille, welche auch den internationalen Richtlinien entspricht.

In diesem Sinne bitte ich Sie im Namen der Mehrheit der Kommission, den Antrag der Minderheit Müri abzulehnen.

Müri Felix (V, LU): Frau Kommissionssprecherin, Sie haben gesagt, es gebe einen Grenzwert von 0,2 Promille. Wo im Gesetz steht das?

Graf-Litscher Edith (S, TG), für die Kommission: Das ist ein internationaler Grenzwert. Wir haben in der Kommission darüber debattiert, und ich kann Ihnen das entsprechende Protokoll der KVF-Sitzung zeigen. Da müssen Sie also keine Angst haben.

Abs. 2bis – Al. 2bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.092/6711)

Für den Antrag der Mehrheit ... 120 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 51 Stimmen

Abs. 2ter – Al. 2ter

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.092/6712)

Für den Antrag der Mehrheit ... 121 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 50 Stimmen

Art. 32 Abs. 4

Antrag der Minderheit

(Müri, Binder, Bugnon, Föhn, Giezendanner, Quadri, Schenk Simon, von Rotz)

Von Strafe befreit sind Geschwindigkeitsüberschreitungen von bis zu fünf Stundenkilometern.

Art. 32 al. 4

Proposition de la minorité

(Müri, Binder, Bugnon, Föhn, Giezendanner, Quadri, Schenk Simon, von Rotz)

Les dépassements de vitesse inférieurs ou égaux à cinq kilomètres à l'heure ne sont pas punis.



Müri Felix (V, LU): In Artikel 32 beantragen wir einen neuen Absatz 4. Geht es Ihnen auch so, dass es bei den Tachos sehr schwer ist, die genaue Geschwindigkeit abzulesen, also zu erkennen, ob die Geschwindigkeit fünf Stundenkilometer unter oder über dem erlaubten Wert liegt?

Wir wollen eine Toleranzgrenze von fünf Stundenkilometern bei Geschwindigkeitsüberschreitungen im Gesetz festschreiben. Es kann ja nicht das Ziel sein, immer auf den Tacho starren zu müssen und eher fünf Stundenkilometer langsamer zu fahren, weil dann sicher keine Geschwindigkeitsüberschreitung vorliegt. Der Effekt wäre: zusätzliche Staus auf der Autobahn, plötzliches Bremsen und ein Stau, nur weil am rechten Strassenrand eine Radaranlage steht.

Mit meinem Minderheitsantrag wird das Vertrauen zwischen Bürgern und Staat grösser. Ich bitte Sie daher, die Minderheit zu unterstützen.

Barthassat Luc (CE, GE): Cette disposition inscrit dans la loi une marge de tolérance de cinq kilomètres à l'heure en matière de dépassement de vitesse. Le groupe PDC/PEV vous demande de rejeter cette proposition de minorité qui reviendrait à ajouter une marge de tolérance à la marge d'erreur qu'applique la police dans ses contrôles radars. L'ensemble des limites de vitesse serait en fait augmenté de cinq kilomètres à l'heure. Les partisans de cette modification veulent fermer un oeil sur les petites infractions à la circulation routière. Notre groupe considère que le système des sanctions actuel, qui prévoit de petites sanctions pour de petites infractions, suffit amplement.

Weibel Thomas (GL, ZH): Geschwindigkeitsüberschreitungen von bis zu fünf Stundenkilometern sollen von einer Strafe befreit sein; die Minderheit will also die Toleranz bei den Geschwindigkeitsüberschreitungen zusätzlich zur Messtoleranz vergrössern und bei relativ geringen Überschreitungen ein Auge zudrücken. Die Grünliberalen unterstützen hier die Mehrheit, denn aus unserer Sicht ist es falsch, eine zusätzliche Toleranzmarge einzuführen und zu sagen, die Geschwindigkeitsübertretung sei nur bescheiden gewesen. Wir berücksichtigen dabei, dass bei der Sanktionierung ja zusätzlich die Schwere der Übertretung ins Strafmass mit einfließt.

Unterstützen auch Sie den Antrag der Mehrheit.

Jositsch Daniel (S, ZH): Artikel 32 regelt die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Die Minderheit Müri möchte in Absatz 4 die Straffreiheit für Geschwindigkeitsüberschreitungen bis fünf Stundenkilometer fixieren. Die Minderheit möchte mit einem gewissen Toleranzrahmen gewissermassen die Messunsicherheit auffangen. In Tat und Wahrheit macht sie natürlich das Gegenteil. Wenn gesetzlich ein straffreier Rahmen von fünf Stundenkilometern festgelegt wird, hat das faktisch zur Folge, dass die Höchstgeschwindigkeit um fünf Stundenkilometer angehoben wird. Die Frage der Messgenauigkeit wird schlicht und ergreifend um fünf Stundenkilometer nach oben verschoben; sie stellt sich dort genau gleich. Die Ungenauigkeit der Messgeräte wird übrigens schon heute berücksichtigt und ist nicht per se von den Autofahrern zu tragen.

Die Annahme des Antrages der Minderheit würde also dazu führen, dass in der Schweiz generell schneller gefahren würde. Das würde sicherlich nicht der Verkehrssicherheit dienen. Die Vorlage, die wir hier beraten, heisst schliesslich "Via sicura" und nicht "Via insicura".

Ich bitte Sie daher im Namen der SP-Fraktion, der Mehrheit zuzustimmen.

AB 2011 N 2144 / BO 2011 N 2144

Mörgeli Christoph (V, ZH): Wir möchten all jene Menschen in diesem Land von Strafe befreien, die eine Geschwindigkeitsüberschreitung von bis zu fünf Stundenkilometern begehen. Sie haben heute Gelegenheit, unseren vier Millionen Autofahrern ein riesiges Weihnachtsgeschenk zu machen. Es geht um Autofahrer, um Hausfrauen, Geschäftsleute, um Menschen in der Freizeit, im Berufsverkehr, die wir jährlich insgesamt um viele, viele Millionen Franken Bussgelder erleichtern. Ständig flattern 40-Franken-Rechnungen in die Haushalte wegen nichts und wieder nichts, wegen reiner Bagatellen.

Bei der Herabsetzung der Toleranzgrenze vor einigen Jahren – sie gründete sich auf eine einzige Weisung von 1998 – von fünf auf drei Stundenkilometer ging es nicht um Verkehrssicherheit, sondern um eine reine staatliche Geldeintreibung. Die Begründung ist absurd, wenn man sagt, das sei wegen der besseren Messgenauigkeit der Lasertechnik gewesen. Es geht um den Schutz der Automobilistinnen und Automobilisten vor der Ungenauigkeit am individuellen Fahrzeug bei der Anzeige der Geschwindigkeit auf dem Tachometer. Es geht um die Toleranz gegenüber den Bürgern, nicht gegenüber den Messgeräten, denn es können niemals die exakt zurückgelegten Kilometer gemessen werden, sondern nur die Umdrehungen von Rädern und Ge-



trieben. Somit spielen auch Grösse, Pneudruck, Profile wie auch weitere technische Unterschiede zwischen den verschiedenen Fahrzeugen eine entscheidende Rolle.

Bis 100 Stundenkilometer soll es nur noch eine Drei-Stundenkilometer-Toleranz geben – so wollen Sie es festschreiben. Heute lauern Blechpolizisten und auch echte Polizisten mit mobilen Lasergeräten auf Stativen oder auch Pistolen hinter Büschen, vornehmlich an Dorfrändern auf abfallender Strasse, wo sich die Autos von selber beschleunigen. Wenn die Geschwindigkeitbeschränkung von 80 Stundenkilometern auf 50 Stundenkilometer herabgesetzt wird, dann macht man die Kontrolle unmittelbar hinter der 50-Stundenkilometer-Tafel, damit die Leute eben abrupt bremsen müssen, statt den Wagen langsam auslaufen lassen zu können.

Als verkehrserzieherische Massnahme ist eine Drei-Stundenkilometer-Toleranz völlig untauglich und trifft eine riesige Anzahl von Durchschnittsautomobilisten. Wer auf die Verkehrssicherheit achtet, kann nicht ständig auf den Tacho starren. Diese Leute sind doch keine Raser, wenn sie dreieinhalb oder vier Stundenkilometer zu schnell fahren! Im Gegenteil: Die Leute werden aus ständiger Angst, bestraft zu werden, nicht mehr 50 Stundenkilometer, sondern 45, 46, vielleicht 43 Stundenkilometer fahren. Das erzeugt Staus, das erzeugt CO₂-Ausstoss in zusätzlichem Mass. Es geht hier um einen reinen Raubzug auf unbescholtene Bürgerinnen und Bürger. Die Bussenpolitik ist Fiskalpolitik. Allein in der Stadt Zürich werden aus dem Verkehr 80 Millionen Franken eingenommen.

Ich bitte Sie, generell eine Toleranzmarge von fünf Stundenkilometern bis zur Geschwindigkeit von 100 Stundenkilometern einzuführen. Das ist ein Akt des gesunden Menschenverstandes und, wie gesagt, ein Weihnachtsgeschenk für Millionen von Menschen in diesem Land. In der Sommersession 2005 haben Sie, die Grosse Kammer, diesem Begehren mit grosser Mehrheit zugestimmt – alle bürgerlichen Parteien, vor allem auch die Romands in diesem Saal. Wir errangen damals einen Sieg, und wir hätten das der Bevölkerung verkünden wollen und können, wenn nicht der Ständerat unseren Entscheid – sehr knapp – umgekehrt hätte. Machen Sie heute diesen Schritt. Die Damen und Herren, die ein Auto fahren, werden Ihnen dankbar sein. Die Automobilisten werden Ihnen dankbar sein. Ihre Wählerinnen und Wähler werden Sie wiederwählen.

van Singer Christian (G, VD): Savez-vous que cette marge de tolérance n'est pas due simplement au désir de faire plaisir aux futurs électeurs, mais au fait de tenir compte de l'imprécision des appareils? C'était 2 pour cent du maximum de l'échelle, et si les appareils deviennent plus précis, on devrait plutôt réduire la marge de tolérance que l'augmenter.

Mörgeli Christoph (V, ZH): Diese Begründung ist an den Haaren herbeigezogen, geschätzter Herr Kollege, um die Automobilisten durch den Kakao zu ziehen. Es geht doch nicht darum, ob die neue Lasertechnik der alten Infrarottechnik technisch überlegen ist, es geht doch nicht um eine Toleranz für die Messgeräte. Vielmehr geht es doch um eine Toleranz zugunsten der Bürgerinnen und Bürger, zugunsten der Automobilisten. Wie also hier die Verwaltung und teilweise auch die Polizei argumentieren, ist vollkommen absurd. Wir hätten das niemals zulassen dürfen. Allein eine kleine Verordnung kann so schwerwiegende Auswirkungen haben. Das müssen wir als Parlament korrigieren. Da können wir endlich einmal etwas Gutes tun.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Dieses "Weihnachtsgeschenk", Herr Nationalrat Mörgeli, das besteht schon seit Langem, und das, was Sie fordern, passt, glaube ich, überhaupt nicht zu Ihren sonstigen Voten. "Law and order", das machen wir hier. Gesetze und Regeln sind dazu da, dass man sie einhält, sorry! Das gilt im Asylbereich, das gilt für Hooligans, das gilt im Verkehr, das gilt überall. Regeln sind dazu da, dass man sie einhält, und die Polizeiorgane, vor denen ich grossen Respekt habe, machen nichts anderes, als das, was der Gesetzgeber bestimmt hat, nachher beim Bürger umzusetzen, zu kontrollieren und halt denjenigen zu bestrafen, der sich nicht daran hält.

Wenn Sie eine Frist verpassen, können Sie auch nicht sagen: "Ja, es wäre bürgerfreundlich, wenn es eine Toleranz gäbe; der Staat soll doch einen, zwei Tage zusätzlich gewähren!" Wenn Sie falsch parkieren, können Sie auch nicht sagen: "Ja, man sollte hier tolerant sein und ein Auge zudrücken!" Regeln sind präzise zu formulieren, und sie sind einzuhalten. Wenn wir beginnen, überall mit Toleranz zu regieren, dann haben wir eine Aushöhlung des Rechtsstaates, dann haben wir eine Aushöhlung der Disziplin und der Regeln. Ich verstehe überhaupt nicht, dass ausgerechnet die SVP quasi dazu aufruft, man solle doch tolerant sein und ein bisschen Verständnis haben.

Effektiv geht es darum, dass wir den technischen Unzulänglichkeiten schon heute mit zwei Toleranzen, mit einer doppelten Sicherheitsmarge, Rechnung tragen. Die Autotachos sind gemäss Artikel 55 Absatz 2 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge so justiert, dass sie eine höhere Geschwindigkeit anzeigen, als tatsächlich gefahren wird. Das ist die erste Marge. Die zweite Sicherheitsmarge finden Sie bei der Arbeit der Polizei. Wenn die Polizei einen Wert misst, zieht sie, das wissen Sie alle, jeweils



drei bis sieben Kilometer pro Stunde ab, je nach gemessener Geschwindigkeit und je nachdem, ob mit Laser- messtechnik oder mit einem gewöhnlichen Radargerät gemessen worden ist. Also gibt es auch hier zugunsten des Bürgers, wenn Sie so wollen, einen Abzug von drei bis sieben Kilometern pro Stunde – damit sich allfällige Fehler von Messgeräten nicht zuungunsten der Bürger auswirken.

Das bedeutet zum Beispiel, dass wir mit diesen beiden Sicherheitsventilen in Begegnungszonen eine Anhebung der Geschwindigkeit um 25 Prozent tolerieren. Das bedeutet aber auch: Wenn man in diesem Bereich kollidieren würde, nähme die Kollisionsenergie im Quadrat zu, also um 42 Prozent. Dieser Sicherheitsaspekt ist ein Grund dafür, dass wir den Toleranzwert nicht noch zusätzlich mit einer Anhebung der Höchstgeschwindigkeit um fünf Kilometer pro Stunde erhöhen sollten.

Wir lehnen deshalb den Minderheitsantrag ab. Ich bitte Sie, dem Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission zuzustimmen.

Mörgeli Christoph (V, ZH): Frau Bundesrätin Leuthard, sind Sie nicht auch der Meinung, dass selbstverständlich Regeln herrschen? Sie haben sechs Jahrzehnte lang geherrscht; es galt nämlich eine Toleranz von fünf Stundenkilometern. Plötzlich aber hat man das heimlich umgewandelt und eine neue Regel eingeführt, ohne zu sagen, dass das unzählige Bürgerinnen und Bürger insgesamt viele Millionen Franken kostet. Das ist doch das Problem: Sie haben die Regeln

AB 2011 N 2145 / BO 2011 N 2145

plötzlich geändert. Wir haben sie sehr lange so akzeptiert, wie sie waren.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wenn Sie mir zugehört hätten, hätten Sie festgestellt, dass die Polizeiorgane seit Jahren – ich war auch einmal Anwältin und hatte viele Verkehrssünder in meinem Büro – diese Toleranz von drei bis sieben Stundenkilometern gewähren. Das ist die Toleranz, die seit Jahren gewährt wird, die bekannt ist und womit die meisten Autofahrer auch rechnen. Ich glaube, auch das zeigt, dass es funktioniert. Sie werfen der Polizei vor, sie zocke quasi Millionen ab; aber das ist nur die Konsequenz davon, dass wir alle – ich inklusive – uns ab und zu nicht an die Regeln halten.

Graf-Litscher Edith (S, TG), für die Kommission: Herr Mörgeli möchte einen zusätzlichen Toleranzwert einführen. Die Mehrheit der Kommission ist der Ansicht, dass das bedeuten würde, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit um fünf Stundenkilometer zu erhöhen. Wichtig ist auch bei diesem Artikel, dass grundsätzlich niemand für Überschreitungen bestraft wird, die er oder sie nicht begangen hat. Frau Bundesrätin Leuthard hat es präzise ausgedrückt: Der Tachometer muss so geeicht sein, dass man davon ausgehen kann, dass man, wenn man hinter dem Steuerrad sitzt, mit der angezeigten Geschwindigkeit fährt. Bei allen physikalischen Messungen besteht eine Ungenauigkeit. Aus diesem Grund wird ja bei den Messwerten, welche die Polizei ermittelt, die erwähnte Messtoleranz von drei bis sieben Stundenkilometern abgezogen.

Deshalb empfiehlt Ihnen die Mehrheit der Kommission mit 16 zu 8 Stimmen bei 1 Enthaltung, keinen zusätzlichen Toleranzwert einzuführen. Mit dieser Lösung werden kleine Übertretungen mit kleinen Sanktionen geahndet.

Mörgeli Christoph (V, ZH): Liebe Frau Kollegin, Sie sagten, ich wolle einen zusätzlichen Toleranzwert einführen. Ist Ihnen bewusst, dass das so nicht stimmt? Ich will die jahrzehntelang geltende Toleranz erhalten. Ich will keine Veränderung auf Kosten der Automobilisten.

Graf-Litscher Edith (S, TG), für die Kommission: Ich glaube, da sind wir uns einig: Die Toleranz besteht. Aber Ihr Antrag geht ganz klar in eine bestimmte Richtung. Dann beantragen Sie doch bitte, die Höchstgeschwindigkeit um fünf Stundenkilometer zu erhöhen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.092/6713)

Für den Antrag der Minderheit ... 82 Stimmen

Dagegen ... 104 Stimmen

Art. 41 Abs. 1, 2, 2bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 41 al. 1, 2, 2bis





Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 46 Abs. 3

Antrag der Mehrheit

Streichen

Antrag der Minderheit

(Graf-Litscher, Simoneschi-Cortesi)

Radfahrer müssen einen Schutzhelm tragen.

Antrag Candinas

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 46 al. 3

Proposition de la majorité

Biffer

Proposition de la minorité

(Graf-Litscher, Simoneschi-Cortesi)

Les cyclistes doivent porter un casque protecteur.

Proposition Candinas

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Präsident (Walter Hansjörg, Präsident): Der Antrag der Minderheit Graf-Litscher wird nicht vertreten.

Candinas Martin (CE, GR): Bei Artikel 46 Absatz 3 haben wir eine Kommissionsmehrheit, die den Absatz streichen und somit betreffend Schutzhelm nichts regeln will. Wir haben daneben eine Kommissionsminderheit, die ein Helmobligatorium für alle fordert. Ich stelle einen Einzelantrag für die Variante des Bundesrates und des Ständerates: "Radfahrer bis zum vollendeten 14. Altersjahr müssen einen Schutzhelm tragen."

Dafür sprechen die fünf folgenden Gründe:

1. Es geht um die Sicherheit der Kinder. Kinder haben Anrecht auf Schutz, und wir müssen diesen Schutz sicherstellen. Mit einem Helm lässt sich bei velofahrenden Kindern das Risiko eines Schädel-Hirn-Traumas jeder Form in 85 bis 88 Prozent der Fälle deutlich reduzieren. Das Tragen eines Helms ist die wirksamste Einzelmassnahme, um die Zahl von Schädel-Hirn-Traumen und Todesfällen zu senken. Wir wissen, dass das Risiko einer Kopfverletzung bei Kindern überdurchschnittlich hoch ist, weil ihre Nackenmuskulatur noch nicht so stark ist und ihre Schädelknochen noch weicher sind. So ist die Wahrscheinlichkeit einer schweren Verletzung bei einem Unfall leider grösser. Erleidet ein Kind eine Kopfverletzung, können die Folgen für die Betroffenen und ihr Umfeld einschneidend und irreversibel sein.

2. Ein Helmobligatorium entlastet die verantwortungsbewussten Eltern. Sie müssen die Kinder nicht von der Notwendigkeit des Helms überzeugen: Alle Kinder tragen einen Helm. Wenn uns die Veloverbände der Schweiz in einem Schreiben mitteilen, dass schon heute 70 Prozent der Kinder und Jugendlichen "nachweislich" einen Velohelm tragen, ist es nichts anderes als korrekt und angebracht, wenn wir dies auch von den restlichen 30 Prozent verlangen. Hier nützt die im gleichen Schreiben vorgeschlagene Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit nichts. Es sind nicht die Kinder, die über das Helmtragen entscheiden, sondern die Eltern, und die Eltern sind weder im Sportunterricht noch bei den Verkehrssicherheitskursen in der Volksschule anwesend.

3. Das Argument, dass Kinder weniger Rad fahren würden, wenn sie einen Helm tragen müssten, taugt nicht. Wenn sie bereits beim Erlernen des Radfahrens einen Helm tragen müssen, wird dies für sie ganz normal. Sie gewöhnen sich daran, wie dies auch bei vielen anderen erzieherischen Massnahmen der Fall ist. Weiter haben Kinder keine grosse Auswahl bei den Fortbewegungsmöglichkeiten. Entweder gehen sie zu Fuss oder mit dem Velo.

4. Auch die Autofahrer dürfen in diesem Zusammenhang nicht vergessen werden, werden sie doch von der Schuld an einem Unfall nicht leichtfertig befreit. Oft wird über diesen Punkt gestritten. Auch wenn die Schuld



bei einem Unfall unbestrittenermassen nicht beim Autofahrer liegt, muss ein tödlicher Unfall oder ein Unfall mit einem schwer verletzten Kind erst noch verkräftet werden. Das schlechte Gewissen verschwindet nicht so schnell. Jeglicher Schutz des Kindes ist auch ein Schutz des Autofahrers.

5. Noch etwas zu den Kosten: Die Zahl der Velounfälle und die damit verbundenen direkten und indirekten Kosten werden stets unterschätzt. Velounfälle werden in der Schweiz auch nicht systematisch erfasst. Zu den direkten Kosten: Diese werden von uns allen solidarisch über die Krankenkassenprämien bezahlt. Der Vorschlag von Bundesrat und Ständerat wird von der Beratungsstelle für Unfallverhütung, vom Automobil-Club der Schweiz, von der Verbindung der

AB 2011 N 2146 / BO 2011 N 2146

Schweizer Ärztinnen und Ärzte, von der Schweizerischen Gesellschaft für Kinderchirurgie und von der Schweizerischen Gesellschaft für Pädiatrie unterstützt. Es geht hier nicht um eine Schikane, sondern um den Schutz der kleinsten und schwächsten Verkehrsteilnehmer. Jedes Kind hat ein Anrecht, vor Gefahren geschützt zu werden.

Unterstützen Sie meinen Einzelantrag, der auch von der CVP/EVP-Fraktion unterstützt wird.

Weibel Thomas (GL, ZH): Es ist auch bei uns unbestritten, dass der Velohelm die Verletzungs- und Lebensgefahr beim Unfall erheblich vermindert. Das gilt für Kinder wie auch für Erwachsene. Genau deshalb will ja die Kommissionsminderheit eine generelle Helmtraggpflicht für Velofahrer einführen. Auf der anderen Seite hält die Mehrheit am geltenden Recht fest und setzt auf Eigenverantwortung, auf die Eigenverantwortung von allen Velofahrern, insbesondere auch auf die Verantwortung der Eltern. Herr Candinas hat es gesagt: Bereits jetzt tragen 70 Prozent der Jugendlichen einen Helm. Das zeigt, dass die Eigenverantwortung funktioniert. Auch wir Grünliberalen setzen auf diese Eigenverantwortung und wollen hier keine unnötigen zusätzlichen Reglementierungen erlassen. Deshalb lehnen wir den Antrag der Minderheit mehrheitlich ab.

Auch den Einzelantrag Candinas, der für die Helmtraggpflicht eine Beschränkung bis zum 14. Altersjahr festlegen will, lehnen wir ab. Die Überlegungen sind konsistent: Wenn die Eigenverantwortung jetzt funktioniert, dann müssen wir weder bezüglich einer Limite beim 14. noch bezüglich einer in der Kommission diskutierten Limite beim 16. Altersjahr eingreifen. Wir müssen gar nicht eingreifen; wir behalten den Status quo bei.

Wir unterstützen die Mehrheit und lehnen den Minderheitsantrag und den Einzelantrag Candinas ab.

Teuscher Franziska (G, BE): Über kaum eine Massnahme ist im Vorfeld der Debatte zu Via sicura so viel geschrieben und gestritten worden wie über das Obligatorium, beim Velofahren einen Helm zu tragen; sei dies nun bis zum Alter von 14 Jahren oder sei dies generell. Ja es ist fast ein Glaubenskrieg darüber ausgebrochen, ob Helmtragen eine sinnvolle Massnahme ist oder nicht.

Für die Grünen ist klar: Beim Velofahren einen Helm zu tragen ist eine sinnvolle Sache. Der Helm schützt den Kopf bei Unfällen und kann so schwere Kopfverletzungen verhindern. Insbesondere Kinderköpfe müssen geschützt werden, und von daher ist es nachvollziehbar, dass der Bundesrat ein Helmobligatorium für Kinder bis zum 14. Lebensjahr einführen will. Erleidet ein Kind einen Unfall, muss es sein ganzes Leben lang mit den Folgen dieses Unfalls leben, beispielsweise, wenn es eine Schädelverletzung hat, oder es muss die Konsequenzen eines Schädel-Hirn-Traumas tragen.

Trotzdem unterstützt die Mehrheit der grünen Fraktion das Helmobligatorium nicht, weder für Erwachsene noch für Kinder bis zum 14. Lebensjahr. Die Alterslimite von 14 Jahren scheint uns denkbar ungünstig zu sein. 14-Jährige wollen nicht mehr Kinder sein. Sie fühlen sich bestraft, wenn sie, in ihren Augen, wie ein kleines Kind behandelt werden und einen Helm tragen müssen. Erwachsensein heisst eben, dass es erlaubt ist, ohne Helm auf der Strasse unterwegs zu sein, und welcher Jugendliche will im Alter von 14 Jahren nicht erwachsen sein? Zudem wäre der Vollzug dieser Alterslimite für die Polizei äusserst schwierig, denn es ist für die Polizei kaum zu unterscheiden, ob ein Jugendlicher oder eine junge Frau 12, 13, 14 oder 15 Jahre alt ist. Es sind also auch die Schwierigkeiten beim Vollzug, die die grüne Fraktion veranlassen, ein Obligatorium für Kinder bis zum 14. Altersjahr nicht zu unterstützen.

Ein weiteres Argument spricht gegen das Obligatorium des Helmtragens: Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass zumindest bei der Einführung des Helmobligatoriums das Fahrradfahren allenfalls an Attraktivität verlieren könnte, was sehr schade wäre, denn wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, der ist auch sehr umweltfreundlich unterwegs.

"Der Kluge schützt seinen Kopf" muss unser Ziel sein. Gestern wurde hier im Zusammenhang mit den Massnahmen von Via sicura viel von Selbstverantwortung gesprochen. Auf diese pocht nun die grüne Fraktion bei dieser Massnahme. Mit gezielten Kampagnen sollen Kinder und Erwachsene ermuntert werden, beim Velofahren



einen Helm zu tragen. Hauptzielgruppe müssen aus Sicht der Grünen die Kinder sein: Sie sollen möglichst früh lernen, dass das Helmtragen auch cool sein kann – und dann werden sie hoffentlich als Jugendliche und Erwachsene im Interesse ihrer Sicherheit weiterhin beim Helm bleiben.
Ich bitte Sie also, hier der Mehrheit zu folgen.

Ingold Maja (CE, ZH): Frau Teuscher, sind Sie sich bewusst, dass Sie mit diesem Plädoyer einerseits für das Helmtragen von Kindern, weil diese das unbedingt brauchen, und andererseits dem Verhindern des Obligatoriums eine völlig widersprüchliche Kommunikation betreiben? Ich verstehe das überhaupt nicht. Sind Sie sich bewusst, dass das für Eltern eine total widersprüchliche Botschaft ist?

Teuscher Franziska (G, BE): Die Debatte über das Helmtragen ist eine seit Langem andauernde Debatte. Ich habe sie als Präsidentin von Pro Velo Schweiz mitverfolgt, und ich verfolge sie auch als Präsidentin des Verkehrs-Clubs der Schweiz mit. Wir machen Kampagnen, wir sagen, es sei eine sinnvolle Massnahme, wenn Kinder und Jugendliche einen Helm tragen würden, weil es zur Sicherheit beitrage. Aber wir müssen ja nicht gleich alles, was sinnvoll ist, in einem Gesetz festhalten. Beispielsweise ist es auch sinnvoll, dass Kinder und Erwachsene beim Skifahren einen Helm tragen, aber niemand spricht davon, beim Skifahren eine Helmtragepflicht einzuführen. Wie gesagt: Ich unterstütze diese Massnahme, aber sie soll freiwillig sein. Mit Kampagnen möchte ich die Leute dazu bewegen zu entdecken, dass Helmtragen eine sinnvolle Massnahme ist.

Steiert Jean-François (S, FR): Die SP-Fraktion lehnt den Einzelantrag Candinas wie auch den Antrag der Minderheit Graf-Litscher ab.

Herr Candinas beantragt ein Helmobligatorium bis zum Alter von 14 Jahren. Das ist unseres Erachtens in zweifacher Hinsicht problematisch:

1. Die Altersgrenze ist willkürlich gesetzt. Wenn man schon an unser Bildungssystem und an die Entwicklung der Jugendlichen anknüpfen möchte, müsste man wahrscheinlich ein Alter von 11 oder 12 Jahren wählen, nämlich das Alter, in dem der Übergang von der Primar- in die Sekundarschule stattfindet; das ergäbe zumindest einen bestimmten Sinn. Ausser dem historischen Bezug zum Töffli-Alter gibt es keinen nachvollziehbaren Grund für eine Grenze bei 14 Jahren. Zudem gibt man damit die hochproblematische Botschaft: "Wer mehr als 14 Jahre alt und erwachsen ist, darf ohne Helm herumfahren." Das ist eigentlich genau das Gegenteil dessen, was wir mit den Informations- und Überzeugungskampagnen für das Tragen des Helms zu erreichen versuchen. Ab und zu ist etwas weniger Obligatorium besser als mehr Obligatorium, wenn man ein Ziel erreichen will. Grundsätzlicher: Wir haben in der Schweiz heute bei Jugendlichen eine Tragquote von 70 Prozent. 70 Prozent der Jugendlichen in der Schweiz tragen heute einen Helm, wenn sie Velo fahren. In Ländern mit einem Obligatorium erreicht man eine Tragquote von 80 Prozent; das sind 10 Prozent mehr. Das erreicht man nur, wenn man Hunderte von Polizisten zusätzlich vor Schulen herumstehen lässt, damit sie dafür sorgen, dass die Kinder den Helm tragen; das erreicht man nur mit zahlreichen Bussgeldern, mit zusätzlichen gesetzlichen Bestimmungen – und das alles, ohne sicher zu sein, dass wir damit auch nur ein einziges Leben retten. Das ist nicht das, was die SP-Fraktion unter einer sinnvollen und massvollen Gesetzgebung versteht. Wir sind damit ziemlich weit weg vom Prinzip der Verhältnismässigkeit. Das Parlament sollte nur gesetzliche Bestimmungen verabschieden, die einen einigermassen erwiesenen Mehrwert bringen.

AB 2011 N 2147 / BO 2011 N 2147

2. Jeder, der mit Jugendlichen arbeitet oder als Vater oder Mutter Jugendliche zu einem bestimmten Verhalten führen will – sei es in Bezug auf den vernünftigen Umgang mit Alkohol, in Bezug auf das Tragen des Helms oder in Bezug auf anderes –, weiss, dass der gewinnt, der zu überzeugen vermag, und nicht unbedingt der, der möglichst viele Verbote und Gebote aufstellt. Wir brauchen mehr Überzeugungs- und auch Aufklärungsarbeit, wie dies schon in recht vielen Kantonen in enger Zusammenarbeit von Schulen und Polizei stattfindet. Dort, wo Schule und Polizei gut ausbilden, haben wir auch gute Erfolge; sowohl beim allgemeinen Verhalten im Verkehr wie auch bei der Helmtragequote. Dort, wo dies nicht der Fall ist, braucht es bessere Arbeit. Aber hier muss an die heutige Aufklärungsarbeit angeknüpft werden, und es braucht nicht zusätzliche Zwänge und staatliche Regelungen.

Zur Minderheit Graf-Litscher, die das Helmobligatorium auch für die erwachsenen Fahrradfahrer einführen möchte: Aus denselben Gründen wie beim Einzelantrag Candinas ist die Haltung der SP-Fraktion ablehnend. Die Gründe gehen hier natürlich noch viel weiter, denn bei den Erwachsenen sollte die individuelle Verantwortung deutlich stärker spielen. Wir können nicht Tag für Tag über zu viele gesetzliche Bestimmungen klagen, die unseren Alltag einschränken, und dann die individuelle Verantwortung erwachsener Menschen einfach beiseiteschieben. Wir haben von Statistiken gehört. Sicher, es gibt eine leichte Abnahme der Unfälle mit der



obligatorischen Helmtragspflicht. Nur, die Länder, wo diese Tragspflicht eingeführt wurde, haben nur deshalb eine tiefere Unfallquote bzw. tiefere absolute Unfallzahlen, weil weniger Leute Rad fahren und nicht weil der Anteil an Unfällen sinkt. Das ist insofern eine Täuschung und steht auch im Widerspruch zu den zahlreichen Massnahmen, die Bund, Kantone und Gemeinden treffen, um Bewegung bei Jugendlichen und bei älteren Menschen zu fördern. Ein Obligatorium wäre insofern kontraproduktiv.

Zum letzten Punkt: Mit einem Obligatorium schaffen wir Probleme beim Versicherungsschutz. Wir schwächen den Versicherungsschutz unter anderem bei Kindern, die vielleicht einmal vor dem Haus ohne Helm unterwegs sind. Diese Fälle gibt es schon heute, doch sie würden sich vermutlich häufen. Das sind die Fälle, in denen die Schuld unbestrittenermassen nicht beim Opfer liegt, wo aber mit den Bestimmungen, die heute die Minderheit vorschlägt, das Risiko besteht, dass Opfer in Zukunft massiv zur Kasse gebeten werden, weil der Versicherungsschutz wegfällt.

Aus diesen Gründen empfiehlt Ihnen die SP-Fraktion, sowohl den Minderheitsantrag wie auch den Einzelantrag Candinas abzulehnen.

Binder Max (V, ZH): "Radfahrer bis zum vollendeten 14. Altersjahr müssen einen Schutzhelm tragen." Ich frage mich: Was ist danach? Heisst es dann "Helm ab!?" Sind denn über 14 Jahre alte Köpfe nicht schützenswert? Warum also will der Bundesrat nicht alle Köpfe schützen? Sie sehen, die Altersgrenze ist völlig willkürlich gewählt. Würde man die Grenze z. B. beim 18. Altersjahr festlegen, könnte man immerhin sagen, das Obligatorium gelte bis zur Volljährigkeit und damit eigentlich bis zur Übernahme der Eigen- und Selbstverantwortung. Die vorgeschlagene Altersgrenze ist aus unserer Sicht völlig ungeschickt gewählt. Denken sie z. B. an eine Schulklasse, die mit dem Fahrrad einen Ausflug unternimmt. Da kann es durchaus Schülerinnen und Schüler haben, die diesem Obligatorium noch unterliegen, und andere, die diesem Obligatorium nicht mehr unterliegen, weil sie eben das 14. Altersjahr zurückgelegt haben. Die verantwortungsvolle Lehrperson verlangt natürlich das Tragen eines Helms. Jene, die über 14 Jahre alt sind, weigern sich dann vielleicht unter Bezug auf den unseligen Artikel, den wir hier konstruieren. Immerhin wollen wir ja, dass dieser Artikel auch in der Bevölkerung publik wird, sonst nützt er nichts. Aber er wird natürlich für alle publik, nämlich auch für diejenigen, die ihn dann wirklich hart anwenden wollen – auf die eine oder auf die andere Seite.

Die gute Kampagne "Kluge Köpfe schützen sich" hat sich bewährt und hat sehr viel bewirkt. Wir haben es gehört: Etwa 70 Prozent der infrage kommenden Jugendlichen tragen heute einen Helm, weil sie überzeugt wurden, vielleicht durch Lehrpersonen, vor allem aber, denke ich, durch die Eltern. Die Eltern gehen letztlich auch mit dem guten Beispiel voran, wenn sie mit den Kindern Fahrrad fahren und eben auch einen Helm tragen.

Vielleicht bringt das Obligatorium noch eine Steigerung um 10 Prozent auf 80 Prozent, vielleicht fahren auch einige Leute weniger Rad; das wäre für mich noch nicht so tragisch. Das ist das eine. Allerdings schaffen wir auch einen gewaltigen Kontrollaufwand, denn ich bin der Meinung, ein Gesetz ist nur so weit gut, wie man es eben auch durchsetzt. Auch hier gilt, was ich jetzt bei dieser Vorlage zum wiederholten Male sage: Selbstverantwortung kommt vor Staatszwang. Es ist Pflicht und Aufgabe der Eltern, ihre Kinder so zu erziehen, dass sie erkennen, dass das Helmtragen dem eigenen Schutz dient. Das können die Eltern machen, indem sie ein Vorbild sind und eben selbst auch einen Helm tragen.

Führen wir also diese Sensibilisierungskampagnen, die ja erfolgreich waren, weiter. Auch bei einem Obligatorium für unter 14-Jährige müssten wir das tun, denn auch über 14-jährige Köpfe sind es gleichermassen wert, dass man sie schützt. Freiwillig, aber aus Überzeugung in der Jugendzeit getragene Helme verhindern das "Helm ab!" mit 15 Jahren.

Deshalb unterstützt die SVP-Fraktion die Mehrheit und lehnt den Einzelantrag Candinas ab.

Hutter Markus (RL, ZH): Ich ersuche Sie im Namen der FDP-Liberalen Fraktion, der Mehrheit zu folgen und den Antrag Candinas abzulehnen.

Ich gehe davon aus, dass auch bei Ihnen der Kopf der wertvollste Körperteil ist, und deshalb ist es nur ein Gebot der Stunde, diesen Kopf zu schützen. Die schon erwähnte Kampagne "Kluge Köpfe schützen sich" ist absolut richtig und unterstützungswürdig, dennoch brauchen wir hier keinen Staatszwang und auch keine Bevormundung. Ein Velohelmobligatorium ist unverhältnismässig. Es ist schon gesagt worden: 70 Prozent der Kinder und Jugendlichen tragen heute glücklicherweise bereits einen Velohelm, und man kann davon ausgehen, dass es mit einem solchen Obligatorium maximal 80 Prozent wären. Das wäre eine relativ kleine Differenz, die aber mit einem völlig unverhältnismässigen Aufwand, vor allem Kontrollen, verbunden wäre. Aus isoliert unfallmedizinischer Sicht würden auch weniger Fussgänger sterben oder schwer am Kopf verletzt werden, wenn für sie, zumindest beim Überqueren der Strasse, eine Helmtragspflicht gelten würde. Setzen Sie



sich deshalb konsequenterweise für das Helmobligatorium für Fussgänger ein? Bleiben wir doch realistisch. Es geht darum, dass wir die Bürgerinnen und Bürger, vor allem aber die Velofahrerinnen und Velofahrer, informieren und sensibilisieren, dass wir also Prävention betreiben.

Die Folge eines solchen Obligatoriums wäre ein völlig überbordender Kontrollaufwand der Polizei, eine Bürokratie mit entsprechenden Strafanträgen, Bussen und allem, was damit zusammenhängt. Wollen wir wirklich, dass jemand, der mit dem Velo im Dorfladen einkaufen geht, eine Busse erhält, wenn er den Velohelm nicht trägt? Das aber fordert die Minderheit, weil gemäss ihrem Antrag alle Radfahrer einen Schutzhelm tragen müssten.

Es ist sicher ein Gebot der Stunde, hier einmal mehr auf die Selbstverantwortung zu pochen und gegen die Bevormundung zu sein. Wenn Sie diese klare Linie weiterverfolgen wollen, dann unterstützen Sie die Mehrheit, und lehnen Sie den Antrag Candinas ab.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Es gibt im Sicherheitsbereich zwei Massnahmen, die unbestrittenermassen Menschen schützen: das Angurten im Auto und das Helmtragen auf dem Velo. Diese Massnahmen schützen bei Unfällen und reduzieren Risiken. Insofern geht es an sich nur darum, ob Sie dafür sind, dass sie freiwillig sind, oder dafür, dass sie obligatorisch sind. Beim Gurtentragen würde heute niemand

AB 2011 N 2148 / BO 2011 N 2148

mehr bestreiten, dass es richtig war, es für obligatorisch zu erklären, obwohl man dort die gleichen Argumente vorbringen könnte, z. B., Eigenverantwortung führe dazu, dass sich jeder vernünftige Mensch angurte, wenn er im Auto sitze.

Weshalb haben wir das Gurtentragen für obligatorisch erklärt? Weil nicht alle Menschen immer nur nach der Vernunft handeln; wir sind mal bequem, mal vergesslich. Dasselbe ist beim Helmtragen der Fall. Der Bundesrat hat die Erwachsenen ausgenommen, weil er sich sagte, bei Erwachsenen könne es im Normalfall ja mit Eigenverantwortung funktionieren. Aber können Sie dieselbe Verantwortung und dieselbe Einschätzung von einem Kleinkind erwarten? Das ist schon eine andere Kategorie. Die Urteilsfähigkeit – die Frage lautet: Soll ich jetzt einen Helm tragen oder nicht? – ist bei einem Dreissigjährigen wohl eine andere als bei einem Siebenjährigen. Auch darum geht es.

Sie haben gestern beschlossen, dass ein Kleinkind jederzeit auf eine Hauptstrasse darf – ohne Begleitung! Es darf ohne Begleitung mit seinem Velo auf die Strasse. Und jetzt wollen Sie dieses Kleinkind noch einem zusätzlichen Risiko aussetzen, indem Sie zu ihm sagen: Du darfst ohne Begleitung und ohne Helm auf die vielbefahrene Strasse, denn du hast ja irgendwo noch Eltern, die dich betreuen, die auf dich aufpassen, die dich schon mit drei oder vier Jahren so weit gebracht haben, dass du beim Verlassen des Hauses den Helm anziehst! Du kannst das selber, auch als Dreijähriger triffst du selbstverständlich den Verschluss. Du weisst, du gehst jetzt auf die Strasse, also sollst du den Helm tragen. Du weisst zwar, dass es gefährlich ist, aber mit drei oder vier Jahren bist du in der Lage, so viel Verantwortung zu übernehmen. Das sind tolle Kinder, da mache ich mir keine Sorgen mehr für unser Land!

Ich glaube, für einen gewissen Schutz sollte der Staat sorgen – wenn auch keinen übertriebenen. Wenn schon so viele Menschen aus Einsicht den Gurt umschnallen und den Helm anziehen und wenn Eltern ihre Verantwortung übernehmen, ist das gut. Aber der Schutz funktioniert auch, weil wir Regeln haben, die sich eingebürgert haben, Sinn machen und auf breite Akzeptanz stossen.

Man hat in den letzten Jahren Umfragen zum Helmobligatorium gemacht. 2011 waren bei der Umfrage 87 Prozent der Bevölkerung mit dem Helmobligatorium für Kinder einverstanden. Das ist ein guter Wert, der die Tendenz aufzeigt, dass man es eben als allgemeingültige Regel verinnerlicht hat. Beschliessen Sie dieses Obligatorium, weil Sie damit jedem Kind, dem Sie diesen Schutz gewähren – jedem Kind, das keine schwere Kopfverletzung erleidet, da der Staat klugerweise für den Schutz gesorgt hat –, einen riesigen Gefallen tun.

Weshalb das Alter 14? Darüber kann man ja reden. Die Kommission hätte sagen können: Für uns sind 10 oder 12 Jahre das Alter, in dem die Urteilsfähigkeit von Kindern beginnt. Der Bundesrat hat das Alter 14 vorgesehen, weil das die Schwelle ist, bei der Jugendliche aufs Mofa umsteigen. Beim Mofa gibt es ein Helmobligatorium, by the way. Vielleicht sind Sie ja seinerzeit auch in der Lage gewesen, einmal ein Mofa zu besteigen. Der Reiz, das zu tun, ist für jeden jungen Menschen sehr gross. Wenn er schon an den Helm gewöhnt ist, ist es ein fließender Übergang. Man hat Erfahrungen gemacht mit einer Regelung, nach der das Velohelmobligatorium schon mit 10 oder 12 Jahren aufhörte und mit 14 dann das Helmobligatorium für das Mofa begann. Da hat man dann eben Umsteigeeffekte feststellen können, die in diesem Transitionsbereich wieder zu gravierenderen Verletzungen geführt haben. Das war der Grund, dass man gesagt hat: Wir führen das Kind in vielen Fällen vom Velo zum Mofa, aber wir führen es mit dem Helmobligatorium ohne Unterbruch dorthin. Über das Alter



kann man also diskutieren, es basiert vor allem auf Erfahrungswerten in anderen Staaten.
Ich bitte Sie daher, sich im Lichte Ihrer sehr liberalen Auffassung nochmals gut zu überlegen, wann und wie Kinder auf unsere Strassen gehen dürfen. Wenn Sie jetzt mit einem Verzicht auf eine Helmpflicht das Risiko noch erhöhen, haben Sie selber Verantwortung zu übernehmen.
Ich empfehle Ihnen, dem Einzelantrag Candinas und damit dem Bundesrat zu folgen.

Rickli Natalie Simone (V, ZH): Frau Bundesrätin, man muss ja nicht alles gesetzlich regeln, wenn es funktioniert. Sie schlagen das Alter 14 als Grenze vor, argumentieren hier aber mit dreijährigen Kindern. Ich glaube, ich habe noch nie ein dreijähriges Kind ohne Velohelm gesehen; das funktioniert gut.
Meine Frage: Darf man auch bald mit einem Helmobligatorium beim Skifahren rechnen?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das steht nicht zur Debatte, weil es nicht in der Regelungskompetenz des Bundes liegt. Sinnvoll wäre es auch beim Skifahren, weil es beim Skifahren immer wieder ganz schwere Kopfverletzungen gibt; das ist bekannt. Auch beim Skifahren gilt: Eine Mehrheit der Skifahrer und Snowboarder beginnt, sich freiwillig zu schützen. Und auch dort gilt: Kinder sind über alle Massen gefährdet, obwohl sie nicht schnell fahren; aber wenn sie betroffen sind, kommt es regelmässig zu sehr schweren Kopfverletzungen.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Vous avez entendu Madame la conseillère fédérale qui reconnaît la nécessité de protéger la tête de l'enfant, mais elle ne demande pas aux parents d'assumer cette responsabilité. En cela, votre commission n'est absolument pas d'accord avec le Conseil fédéral, et en particulier avec Madame la conseillère fédérale. De même, elle n'est absolument pas d'accord de fixer l'âge de 14 ans; on vient de l'entendre, la référence étant la possibilité de faire de la mobylette en mettant préalablement un casque. Avant même de faire de la mobylette, il faut avoir appris à faire du vélo et c'est cela la problématique. La problématique de l'accident et de la dangerosité se rapporte justement à cette période de l'apprentissage. Et c'est pendant cette période de l'apprentissage que les parents ont une responsabilité. Ce n'est pas l'Etat qui est responsable, ce sont les parents qui doivent apprendre aux enfants.

Bref, votre commission a très clairement rejeté tant la version du Conseil fédéral, qui est maintenant soutenue par Monsieur Candinas, que la proposition de la minorité Graf-Litscher qui veut obliger toute personne à porter un casque.

Comment responsabiliser les jeunes et les moins jeunes? Comment responsabiliser les adultes et les parents? Une chose est sûre, on reconnaît l'utilité du port du casque pour tous, mais doit-on l'inscrire dans la loi? Est-ce que le casque, durant la période de jeu, durant la période de l'apprentissage ou les petits déplacements, même anodins, doit être obligatoire? Et pourquoi seulement pour le vélo? Pourquoi tolérer sur le domaine public le non-port du casque pour les gens qui font de la trottinette ou de la planche à roulettes?

Obliger à porter le casque, c'est le début d'une aventure supplémentaire de l'interdit. Comme cela vient d'être dit, à quand le port du casque dans d'autres activités de vitesse, comme par exemple le ski?

Par 21 voix contre 2 et 2 abstentions, votre commission propose de rejeter la proposition Candinas et la proposition de la minorité Graf-Litscher.

Graf-Litscher Edith (S, TG), für die Kommission: Soll jede Person einen Schutzhelm tragen oder nicht? Diese Diskussion hat bei uns in der Kommission für heisse Köpfe gesorgt, und auch medial war es bereits ein grosses Thema. Rein aus Sicherheitsgründen – wenn man den Sicherheitsaspekt in den Vordergrund stellt – steht meiner Ansicht nach ein generelles Helmobligatorium an erster Stelle. Sie sehen es auf der Fahne: Das war auch der Grund meines Minderheitsantrages. Aber ich bin damit schon in der Kommission mit fliegenden Fahnen untergegangen. Einzig meine ehemalige Ratskollegin Chiara Simoneschi-Cortesi war auch für ein generelles Helmobligatorium.

Jetzt haben wir die anderen Varianten, über die wir befinden: Bundesrat und Ständerat wollen die Limite beim 14.

AB 2011 N 2149 / BO 2011 N 2149

Altersjahr ansetzen, welche jetzt auch Kollege Candinas einführen möchte. Die Mehrheit der Kommission ist aber ganz klar der Ansicht, dass die Freiwilligkeit im Vordergrund steht – dass man eben wie beim Skifahren ganz auf die Freiwilligkeit setzen soll – und die Attraktivität des Radfahrens nicht gefährdet werden soll. In diesem Sinn empfiehlt Ihnen die grosse Mehrheit der Kommission, auf eine Velohelm-Tragpflicht zu verzichten.

Erste Abstimmung – Premier vote





(namentlich – nominatif; 10.092/6714)
Für den Antrag Candinas ... 124 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 21 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote
(namentlich – nominatif; 10.092/6715)
Für den Antrag der Mehrheit ... 128 Stimmen
Für den Antrag Candinas ... 55 Stimmen

Art. 54

Antrag der Kommission

Abs. 1–4, 6

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 5

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

Art. 54

Proposition de la commission

Al. 1–4, 6

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 5

... la saisie opérée par la police a les mêmes effets ...

Angenommen – Adopté

Art. 55

Antrag der Kommission

Abs. 3, 3bis, 6, 6bis

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Fässler Hildegard

Abs. 3 Bst. a

Unverändert

Schriftliche Begründung

Der Antrag will bewirken, dass wie bisher bei an Verkehrsunfällen beteiligten Fahrzeugführern bei Anzeichen von Fahrunfähigkeit eine Blutprobe vorgenommen wird und nicht nur eine Atemalkoholprobe. Dafür gibt es aus meiner Sicht drei Gründe: Erstens: Die in der Vorlage Via sicura vorgesehenen Änderungen bei den Massnahmen im Bereich der Blutalkoholbestimmung bringen keine Verbesserung der Verkehrssicherheit, vermutlich nicht einmal administrative Erleichterungen. Zweitens: Ein Verzicht auf eine Blutprobe bei Verkehrsstraftaten unter Alkoholeinfluss ist aus wissenschaftlicher bzw. sachverständiger Sicht in Anbetracht der hohen Ansprüche an die Beweiskraft in Strafverfahren nicht zu verantworten. Dies sagt u. a. der Präsident der Schweizerischen Gesellschaft für Rechtsmedizin und Direktor des Instituts für Rechtsmedizin Zürich, Prof. Dr. Michael Thali. Im Gegenteil: Die Experten sind sich nämlich nicht sicher, wie hoch die aus der Atemalkoholkonzentration errechnete Blutalkoholkonzentration ist. Sie hätten aufgrund der vorgesehenen Gesetzesänderung keine Möglichkeit mehr, die gemessene Alkoholhöhe nachträglich zu überprüfen. Sie könnten zudem bei einer verspäteten Blutentnahme keine zuverlässige Rückrechnung auf den Ereigniszeitpunkt durchführen, und sie sähen sich ausserstande, der Behauptung entgegenzutreten, der gemessene Atemalkoholwert stamme gar nicht von der betreffenden Person. Drittens: Je länger, je mehr können im Blut auch andere verkehrsrelevante Substanzen als Alkohol, wie Drogen und Medikamente, nachgewiesen werden, Substanzen, die nicht mit Schnelltests zu erheben sind. Darauf sollten wir nicht verzichten.

Antrag Hutter Markus

Abs. 6, 6bis

Unverändert

Schriftliche Begründung



Der Ansatz, die Blutprobe durch beweissichere Atemalkoholproben zu ersetzen, ist falsch, weil der Verzicht auf die Blutprobe zu Beweisschwierigkeiten führt. Beweisschwierigkeiten bedeuten langwierige Rechtsstreitigkeiten, die letzten Endes der Steuerzahler bezahlt. Zusammenfassend schafft die Atemalkoholprobe wegen ihrer verschiedenen Nachteile Vollzugsprobleme. Beispielsweise kann bereits die Anwendung von Mundwasser und Spray bei der Messung des Alkoholgehalts mittels Atemalkoholproben zu Abweichungen führen. Aus diesem Grund ist am geltenden Recht festzuhalten, und die entsprechenden Bestimmungen betreffend die Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe im Strassenverkehrsgesetz und in der Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr sind zu streichen.

Art. 55*Proposition de la commission**Al. 3, 3bis, 6, 6bis*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition Fässler Hildegard**Al. 3 let. a*

Inchangé

*Proposition Hutter Markus**Al. 6, 6bis*

Inchangé

Leuthard Doris, Bundesrätin: Bei Artikel 55 geht es um die Feststellung der Fahrnfähigkeit, in Absatz 3 vor allem um die Anordnung einer Blutprobe gemäss der Neuregelung des Bundesrates, die vom Ständerat wie auch von Ihrer vorberatenden Kommission als unbestritten entgegengenommen wurde. Das bedeutet, dass neu eine Blutprobe angeordnet werden muss, wenn Anzeichen von Fahrnfähigkeit vorliegen, die nicht auf Alkoholeinfluss zurückzuführen sind; das steht in Litera a. Frau Fässler möchte beim geltenden Recht bleiben, wonach eine Blutprobe angeordnet werden muss, wenn Anzeichen von Fahrnfähigkeit vorliegen. Sie will damit bewirken, dass bei an Verkehrsunfällen beteiligten Fahrzeugführern wie bisher eine Blutprobe und nicht nur eine Atemalkoholprobe vorgenommen wird. Dasselbe möchte offensichtlich auch Herr Hutter mit seinem Einzelantrag.

Aus Sicht des Bundesrates, des Ständerates wie auch Ihrer Kommission gibt es sehr gute Gründe für die neue Regulierung. Will man mehr Alkoholkontrollen durchführen, muss die beweissichere Atemprobe eingeführt werden. Sie ist mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Umrechnungsfaktor, der in der Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr festgelegt wird, bei schwach alkoholisierten Personen zwar etwas milder als eine eigentliche Blutprobe. Das kann aber in Kauf genommen werden, weil im Gegenzug mehr stark alkoholisierte Personen aus dem Verkehr gezogen werden können, und das ist das Publikum, das wir im Fokus haben, da eben vor allem dieses bei schweren Unfällen regelmässig negativ auffällt.

Gleichzeitig können wir mit dieser neuen Regelung sicherstellen, dass niemand zu Unrecht verurteilt wird. Die teure und aufwendige Blutprobe wollen wir nur noch dort einsetzen, wo sie eben zwingend erforderlich ist. Das, meine ich, ist eine ganz grosse Erleichterung für die Kontrolltätigkeit der Polizei. Mit der Einführung der beweissicheren Atemprobe kann die Polizei die Beweiserhebung im Gros der Fälle vor Ort sichern. Die beweissicheren Geräte modernster Prägung können ohne Weiteres in jedem Streifenwagen mitgeführt werden. Deshalb glauben wir, dass in Abstimmung mit den Polizeiorganen eine optimale Lösung gefunden werden kann. Die beweissichere Atemprobe verbessert

AB 2011 N 2150 / BO 2011 N 2150

die Verkehrssicherheit stark und reduziert auch den administrativen Aufwand der Polizei.

Ich bin deshalb überzeugt, dass das Ergebnis einer Atemprobe – mit der Möglichkeit, sie nachträglich zu überprüfen – nicht mangelhaft ist, sondern sogar eine Verbesserung des Rechtsverfahrens mit sich bringt, das folgt, wenn die Grenzwerte überschritten sind.

Die Atemprobe ist als Beweismittel dann untauglich, wenn die Blutprobe anzuordnen ist. Das ist immer der Fall bei Personen mit Atemwegkrankungen, bei Nachtrunkbehauptungen, bei Fahrerflucht oder wenn zusätzlich der Verdacht auf Drogen- oder Medikamentenkonsum besteht. In diesen Fällen kommt die Blutprobe und nicht diese neue Methode zur Anwendung.





Unter all diesen Aspekten glaube ich, dass man hier eine sinnvolle, einfachere, beweissichere Methode der Zukunft gefunden hat.

Hutter Markus (RL, ZH): Frau Bundesrätin, Sie haben jetzt von diesem beweissicheren Atemalkoholtest gesprochen. Ich glaube, das ist überhaupt nicht bestritten. Es geht aber um den Umrechnungsfaktor, der dann eben die Umrechnung auf Blutalkoholwerte kompliziert. Dieser Umrechnungsfaktor schwankt von Individuum zu Individuum in einem sehr grossen Bereich von 1400 bis 3400, was auch immer diese einzelne Kalibrierung bedeutet.

Jetzt meine Frage: Besteht bei einer derart grossen Streubreite des Umrechnungsfaktors nicht die akute Gefahr, dass Unschuldige wegen Alkohol am Steuer belangt werden oder dass Schuldige weniger stark bestraft werden?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Die beweissichere Atemalkoholprobe ist in Europa längst Standard. Die Erfahrung dort zeigt, dass die Problematik des Verhältnisses zwischen Atemalkoholwert und Blutalkoholwert gelöst werden kann, indem für den Atemalkoholwert ein eigener Grenzwert festgelegt wird. Die Umrechnung in eine Blutalkoholkonzentration ist damit im Einzelfall hinfällig, und es bleiben nur die Fälle, in denen sowieso eine Blutprobe angeordnet werden muss, und dort kennen wir das System hinlänglich. Natürlich ist die Umrechnung auch eine Frage des Einzelfalles. Aber ich glaube, dass man in den Ausführungsbestimmungen genügend Spielraum hat, und die Erfahrungen aus Europa werden dort einfließen.

Wenn Sie aber mit Ihrem Antrag auf Streichung das ganze System infrage stellen, dann geht dieser Antrag weit über die Fragen der Detailgenauigkeit hinaus, die in der Verordnung und in den Ausführungsbestimmungen noch zu klären sind. Sie beantragen Festhalten am heutigen, aufwendigen System der Blutprobe, Sie beantragen Festhalten am teureren und administrativ aufwendigeren System – einem System, das im Einzelfall tatsächlich zu einer Ungleichbehandlung führt, und das möchten wir nicht.

Graf-Litscher Edith (S, TG), für die Kommission: Als Kommissionssprecherin habe ich verschiedene Anregungen zum Verhalten in dieser Debatte erhalten. Auf der einen Seite sind die Rechtsmediziner auf mich zugekommen. Die Rechtsmedizin warnt, ein Verzicht auf eine Blutprobe bei Verkehrsstraftaten unter Alkoholeinfluss sei aus wissenschaftlicher Sicht bzw. aus Sicht der Sachverständigen gerade in Anbetracht der hohen Ansprüche an die Beweiskraft in Strafverfahren nicht akzeptabel. Auf der anderen Seite spricht die Beratungsstelle für Unfallverhütung davon, dass die Anerkennung der Atemprobe in weiten Teilen der EU der Normalfall sei. In einzelnen Ländern, wie zum Beispiel Grossbritannien, wird diese bereits seit zwanzig Jahren durchgeführt, ohne dass besondere Probleme bekannt sind. Die neuen Testgeräte liefern präzise Resultate. Gewisse Faktoren, wie zum Beispiel die Körpertemperatur, welche die Atemalkoholkonzentration beeinflussen könnten, werden neutralisiert. Es sind in der Regel keine teuren Laboranalysen mehr nötig. Die beweissicheren Geräte können ohne Weiteres im Streifenwagen mitgeführt werden. Dieses System wird auch von der österreichischen Polizei seit Jahren ohne Probleme umgesetzt.

Meiner Ansicht ist der grösste Vorteil der Atemprobe, dass zeitaufwendige Polizeifahrten ins Spital oder zu anderen Blutabnahmestellen nicht mehr nötig sind. Heute müssen bei einer Blutprobe auch in weniger schweren Fällen zwei Polizisten den Alkoholsünder ins Spital begleiten. Die Polizisten können in dieser Zeit keine Verkehrskontrollen mehr vornehmen. Die beweissichere Atemprobe ist zwar bei wenig alkoholisierten Personen etwas milder als die Blutprobe, was aber in Kauf genommen werden kann, weil im Gegenzug die Kontrolltätigkeit erheblich erhöht wird. Die Polizei kann in der gleichen Zeit bedeutend mehr Kontrollen durchführen, weil sie weniger Begleitfahrten absolvieren muss. Die Polizei ist dadurch in der Lage, mehr hochalkoholisierte Personen aus dem Verkehr zu ziehen. Das ist meiner Ansicht nach der entscheidende Vorteil, denn dadurch können viele schwere und tragische Unfälle verhindert werden, bei denen oft Unschuldige und Unbeteiligte zu Opfern werden.

Zu berücksichtigen sind aber auch die Befürchtungen der Polizei bezüglich Praktikabilität in der alltäglichen Umsetzung. Diese sind bekannt und ernst zu nehmen. Ich denke, diesem Anliegen müssen wir in den Ausführungsbestimmungen auch Rechnung tragen.

Ich kann Ihnen keine Haltung der Kommission bekanntgeben, weil die Anträge in der Kommissionsdiskussion noch nicht bekannt waren. Ich beschränkte mich deshalb auf die Schilderung der Ausgangslage.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Alcootest contre prise de sang, prise de sang contre alcootest, tel est le débat. Il y a peut-être lieu de rappeler que l'alcootest est reconnu dans plusieurs pays qui nous entourent. Le dernier pays qui a accepté cette procédure, c'est l'Allemagne en 1998; le premier pays à l'avoir acceptée est la Grande-Bretagne en 1983.



Jusqu'à aujourd'hui, l'alcootest est utilisé pour confirmer le soupçon qu'un chauffeur a trop bu, mais le résultat du contrôle doit être confirmé par une prise de sang. Le Conseil fédéral nous propose, à l'article 55, de légaliser l'alcootest en obligeant aussi, dans le cadre de la mesure – puisqu'il peut y avoir une incertitude dans la mesure – à utiliser deux systèmes en parallèle pour donner une certaine garantie, bref pour délimiter l'écart-type qu'il peut y avoir sur la mesure et définir la référence par rapport à la prise de sang.

La volonté du Conseil fédéral et des cantons est d'augmenter très sensiblement le nombre de contrôles, de lutter contre l'alcool au volant, d'acheter environ mille éthylomètres – ce qui représente des dépenses de l'ordre de dix millions de francs – et de diminuer les charges administratives dans le cadre de la procédure.

Comme cela a été dit, nous avons été informés au sein de la commission entre autres de l'incertitude qu'il pourrait y avoir dans les mesures faites au moyen de l'éthylomètre. Nous n'avons toutefois pas eu de discussion spécifique en commission à ce sujet.

Dès lors, concernant la proposition Hutter Markus, nous vous laissons juges.

Abs. 3 Bst. a – Al. 3 let. a

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.092/6716)

Für den Antrag Fässler Hildegard ... 171 Stimmen

Für den Antrag der Kommission ... 7 Stimmen

Abs. 6, 6bis – Al. 6, 6bis

Präsident (Walter Hansjörg, Präsident): Die Abstimmung gilt auch für die Artikel 1 bis 3 der Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr (Vorlage 2).

AB 2011 N 2151 / BO 2011 N 2151

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.092/6720)

Für den Antrag Hutter Markus ... 129 Stimmen

Für den Antrag der Kommission ... 50 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 57 Abs. 5 Bst. b; 57b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 57 al. 5 let. b; 57b

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 65 Abs. 3

Antrag der Kommission

... Wurde der Schaden in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein Geschwindigkeitsdelikt im Sinne von Artikel 90 Absatz 2ter verursacht, so muss der Versicherer Rückgriff nehmen. Der Umfang des Rückgriffs trägt dem Verschulden und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Person Rechnung, auf die Rückgriff genommen wird.

Art. 65 al. 3

Proposition de la commission

... L'assureur est tenu de recourir si les dommages ont été causés alors que le conducteur se trouvait en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire, ou qu'il commet un excès de vitesse au sens de l'article 90 alinéa



2ter de la présente loi. L'étendue du recours tient compte du degré de culpabilité et de la situation économique de la personne contre laquelle le recours est formé.

Angenommen – Adopté

Art. 68a; 89 Abs. 1; 89a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 68a; 89 al. 1; 89a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 89b

Antrag der Kommission

...

m. Vollzug der Verminderung der CO₂-Emissionen bei Personenwagen.

Art. 89b

Proposition de la commission

...

m. exécution de la réduction des émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme.

Angenommen – Adopté

Art. 89c, 89d

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 89e

Antrag der Kommission

...

g. das Bundesamt für Energie: für den Vollzug der Verminderung der CO₂-Emissionen bei Personenwagen in die Motorfahrzeugdaten;

...

Art. 89e

Proposition de la commission

...

g. l'Office fédéral de l'énergie: s'agissant des données concernant les véhicules automobiles pour l'exécution de la réduction des émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme;

...

Angenommen – Adopté

Art. 89f-89h

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats



Angenommen – Adopté

Art. 89i

Antrag der Kommission

Abs. 1–3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 4

... zur Eingabe ihrer vorhandenen Strassenverkehrsunfalldaten verpflichten ...

Art. 89i

Proposition de la commission

Al. 1–3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 4

... leurs données disponibles en lien avec ...

Angenommen – Adopté

Art. 89j-89t

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 90

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Wobmann

Abs. 2bis, 2ter

Streichen

Schriftliche Begründung

Die Vorschläge des Bundesrates sind einfach gehalten und gehen in die richtige Richtung. Die Verschärfungen des Ständerates sind klar unverhältnismässig und schiessen weit über das Ziel hinaus. Abgrenzungsschwierigkeiten sowie ein Verlust der Rechtssicherheit wären die Folge. Im Weiteren ist der Ausschluss einer Geldstrafe nicht sinnvoll und widerspricht dem bisherigen System. Ein Festhalten an der Version des Bundesrates, welche ebenfalls eine Verschärfung bedeutet, ist rechtlich besser abgestützt und baut auf dem bewährten Sanktionensystem auf. Aus diesem Grund sind sowohl Absatz 2bis wie auch Absatz 2ter zu streichen.

AB 2011 N 2152 / BO 2011 N 2152

Art. 90

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Wobmann

Al. 2bis, 2ter

Biffer

Leuthard Doris, Bundesrätin: Herr Wobmann möchte in Artikel 90 die Absätze 2bis und 2ter streichen. Es geht in diesem Artikel um die Verletzung von Verkehrsregeln, um Massnahmen gegen Raser und die Konsequenzen. In Absatz 2bis haben der Bundesrat, der Ständerat und auch Ihre Kommission geregelt, wie man mit massiven Verletzungen der Höchstgeschwindigkeit umgeht. Wir möchten neu festlegen, dass mit einer





Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren bestraft wird, wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls eingeht. In Absatz 2ter ist dann definiert, welches die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist und ab wann man, wenn sie überschritten wird, in die Kategorie der Raser fällt. Wie gestern schon ausgeführt, ist das innerorts, wo in der Regel fünfzig Stundenkilometer signalisiert sind, der Fall, wenn die Höchstgeschwindigkeit um mindestens fünfzig Stundenkilometer überschritten wird. Wir möchten Raser angemessen bestrafen und damit auch die übrigen Verkehrsteilnehmer besser schützen. Wir wollen damit auch einige Anliegen der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" berücksichtigen.

Herr Nationalrat Wobmann möchte das nicht. Er möchte an der heutigen Regelung festhalten, was ich Ihnen zur Ablehnung empfehle. Raser, die durch die Verletzung elementarer Verkehrsregeln und durch massive Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit auffallen, die andere gefährden und die Verkehrsregeln vorsätzlich verletzen, dürfen nicht mit einfachen Strafen sanktioniert werden; vielmehr ist hier ein erhöhtes Strafmass richtig. Ein Strafmass von einem Jahr bis zu vier Jahren scheint mir angemessen zu sein. Dies gibt den Gerichten immer noch die Möglichkeit, im Einzelfall, wie heute, die Umstände zu berücksichtigen, aber eine minimale Freiheitsstrafe von einem Jahr ist gesetzlich verankert. Im Vergleich zu anderen Delikten ist das aus Sicht des Bundesrates richtig. Es bedeutet im Einzelfall keine Verschärfung im Vergleich mit dem geltenden Recht, setzt aber eine Limite, die, anders als heute, ein klares Signal an die Gerichte darstellt, dass es sich hier nicht um Bagatellen handelt.

Ich bitte Sie daher, den Einzelantrag Wobmann abzulehnen.

Wobmann Walter (V, SO): Frau Bundesrätin, ich bin nicht für Raser. Aber hier stimmt doch die Verhältnismässigkeit nicht mehr. Wer zu schnell fährt, muss gemäss diesem Artikel ins Gefängnis, das haben Sie auch gesagt. Wenn aber jemand aus anderen Gründen grobfahrlässig einen Unfall mit tödlichen Folgen verursacht, muss er nach geltendem Recht nicht zwingend ins Gefängnis. Das kann nicht sein. Da stimmt doch etwas nicht mehr. Oder sind Sie für diese Ungleichheit?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Auch gemäss dieser Bestimmung muss man ja nicht zwingend ins Gefängnis, sondern nur dann, wenn die Freiheitsstrafe über zwei Jahre beträgt. Somit ist es gleich, wie wenn man aus völliger Unachtsamkeit oder mit Alkohol am Steuer einen sehr schweren Unfall verursacht. Dann hat das Gericht die Möglichkeit, gerade auch im Wiederholungsfall, zu sagen, der Täter wandere wirklich ins Gefängnis. Die meisten Gerichte wenden die Praxis an, dass bei einer Ersttat nur eine bedingte Freiheitsstrafe ausgefällt wird, dass man die sogenannte Chance erhält, ausser wenn man völlig uneinsichtig ist. Es gibt gerade bei Rasern immer wieder zweite, dritte, vierte Unfälle, die auf Uneinsichtigkeit schliessen lassen. Und es scheint mir nicht mehr als richtig zu sein, dass dann die Gerichte einmal sagen: Jetzt ist fertig, die Chance ist vertan, der Täter wandert ins Gefängnis.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.092/6721)

Für den Antrag der Kommission ... 132 Stimmen

Für den Antrag Wobmann ... 37 Stimmen

Art. 90a

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Hutter Markus, Bugnon, Föhn, Giezendanner, Müri, Quadri, Schenk Simon, von Rotz)
Streichen

Art. 90a

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Hutter Markus, Bugnon, Föhn, Giezendanner, Müri, Quadri, Schenk Simon, von Rotz)
Biffer



Hutter Markus (RL, ZH): Bei Artikel 90a geht es um den Einzug und um die Verwertung eines Raserfahrzeuges. Es geht also darum, ein Fahrzeug einzuziehen, später veräussern oder allenfalls auch vernichten zu können.

Diese Massnahme scheint mir unverhältnismässig, auch wenn ich Verständnis für abschreckende Strafen habe. Es ist unverhältnismässig, weil diese Motorfahrzeuge von Rasern sehr oft ausgeliehen, geleast oder sogar entwendet wurden und ihnen gar nicht gehören. Diese Massnahme ist weiter auch unverhältnismässig, weil es gemäss Artikel 69 des Strafgesetzbuches eben besondere Voraussetzungen braucht, um Eigentum einzuziehen: Es muss ein Zusammenhang mit einer Straftat bestehen, und die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung müssen gefährdet sein. Mit dieser Regelung würden Sie nach meiner Einschätzung die Eigentumsgarantie, die in der Verfassung geregelt ist, aushebeln. Wir kommen zum gleichen Ziel, wenn wir den Entzug der Verfügungsgewalt anstreben, und dies ist ohne Weiteres möglich. Es ist möglich, sicherzustellen, dass ein Fahrzeug nicht im Besitz eines Rasers bleibt.

Das Problem betrifft vor allem auch Fälle, in denen in der Familie ein Fahrzeug quasi zweckentfremdet wird, mit dem dann viel zu schnell gefahren wird, worauf diese Raserproblematik zum Tragen kommt. Man müsste dann eben quasi den Eltern dieses Fahrzeug entziehen. Hier kommt auch zur Geltung, dass die Eltern dann sicherstellen müssen, dass dieses Fahrzeug nicht mehr verwendet werden kann.

Es geht also darum, das Eigentum Dritter zu schützen. Man muss dafür sorgen, dass die Raser nicht mehr zu solchen Fahrzeugen kommen. Das ist heute schon möglich, ohne dass wir das Fahrzeug eines Rasers einziehen. Es gibt auch bereits einen Bundesgerichtsentscheid, der dies klar bestätigt.

Die Verrechnung eingezogener Vermögenswerte mit Strafuntersuchungskosten, was offenbar auch möglich sein soll, ist ebenfalls unverhältnismässig. Wir würden damit im Strassenverkehrsgesetz völlig neue Verhältnisse schaffen, die sich gegen die Eigentumsgarantie wenden. Es ist krass rechtswidrig, die Eigentümer für Strafuntersuchungskosten Dritter einstehen zu lassen.

Versuchen wir also nicht, aufgrund einer berechtigten Sorge bezüglich dieser Raser unsere verfassungsmässige Eigentumsgarantie auszuhebeln und mit Strafen, die besonders drakonisch aussehen sollen, hier letztlich Unrecht zu schaffen.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Regazzi Fabio (CE, TI): Je vous communique que le groupe PDC/PEV est favorable à l'article 90a. Le Conseil des Etats a adopté sans discussion le projet du Conseil fédéral. Cet article a été adopté à une confortable majorité, soit par 16 voix contre 9, par la commission.

AB 2011 N 2153 / BO 2011 N 2153

Cet article est la réponse à plusieurs interventions parlementaires demandant des mesures contre les chauffards et il prévoit une indemnisation des victimes des chauffards au moyen du produit de la réalisation des véhicules de ces derniers. Tant le Conseil fédéral que la commission sont conscients du fait que la confiscation d'un véhicule automobile représente une atteinte à la garantie de la propriété protégée par la Constitution. Une atteinte de ce type doit notamment respecter le principe de la proportionnalité. La confiscation du véhicule automobile n'est proportionnée et justifiée que dans des cas exceptionnels et à titre préventif. Il s'agit d'une "ultima ratio" lorsqu'on ne peut pas agir autrement, par exemple si l'auteur de l'infraction a agi sans scrupules et que la confiscation convient pour le dissuader de commettre d'autres infractions graves aux règles de la circulation. Il ne faut pas oublier que les chauffards vouent un véritable culte à leur véhicule et que, si le risque de récidive subsiste, la confiscation du véhicule devient une mesure hautement préventive. Dans tous les cas, il appartient au juge d'établir un pronostic à ce sujet.

Pour ces raisons, l'avis de la minorité de la commission selon lequel la garantie constitutionnelle de la propriété serait violée se révèle injustifié.

Avec ces arguments, je vous invite à accepter l'article 90a dans la version du Conseil fédéral et à rejeter la proposition de la minorité qui prévoit de le biffer.

Teuscher Franziska (G, BE): Auch ich bitte Sie, wie mein Vorredner, hier bei der Mehrheit zu bleiben.

Es geht bei diesem Artikel darum, dass das Gericht den Einzug eines Motorfahrzeuges anordnen kann – mit Blick auf das vorangehende Votum von Herrn Hutter betone ich: kann –, wenn das Gericht der Überzeugung ist, dass der Täter die Verkehrsregeln skrupellos verletzt hat. Auch dieser Einzug eines Motorfahrzeuges ist eine Folge der Raser-Initiative und dort eine wichtige Forderung. Wenn wir Via sicura als Gegenvorschlag zur Raser-Initiative ausgestalten wollen, dann muss dieser Artikel in der Vorlage bleiben.

Um Wiederholungstaten von Leuten zu verhindern, die die Verkehrsregeln skrupellos verletzen, muss die Mög-



lichkeit bestehen, ihr Fahrzeug einzuziehen. Der Einzug des Motorfahrzeuges ist klar eine einschneidende Massnahme und hat damit auch eine abschreckende Wirkung. Zwar wäre es – wie Herr Hutter richtig ausgeführt hat – aufgrund des Strafgesetzbuches bereits heute möglich, Fahrzeuge einzuziehen. Trotzdem wird das von Gerichten selten angeordnet, und die entsprechende Rechtsgrundlage ist auch umstritten. Daher braucht es aus Sicht der grünen Fraktion eine Klärung. Wir sind der Meinung, dass ein Einzug eine sinnvolle Massnahme sein kann, um skrupellose Raser zu bestrafen. Herr Hutter hat vorhin den Teufel an die Wand gemalt und gesagt, es sei wegen der in der Verfassung festgehaltenen Eigentumsgarantie nicht zulässig, diesen Artikel hier zu beschliessen. Da bin ich klar anderer Meinung. Ich habe es gesagt: Es ist eine Kann-Formulierung, und ich bin sicher, dass unsere Gerichte die Eigentumsgarantie hoch achten. Aber wenn es eben eine sinnvolle Massnahme ist, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, dann muss dieser Einzug der Motorfahrzeuge möglich sein. Ein Gericht würde sicher nie beschliessen, dass das Auto eines armen Familienvaters eingezogen würde, wenn sein Sohn oder seine Tochter damit einen Raserunfall verursacht hat. Das Gericht würde diese Massnahme sicher nur anordnen, wenn das Fahrzeug eben im Besitz des Rasers gewesen ist.

Weibel Thomas (GL, ZH): In der Raserdebatte ist das Einziehen des Tatwerkzeuges ein zentraler Punkt. Man verspricht sich davon insbesondere eine abschreckende, präventive Wirkung. Dieser Punkt hat in Leserbriefspalten, im Internet, in Blogs und in Foren bereits hohe Wellen geworfen und wurde emotional diskutiert. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass der dort besonders angeprangerte Punkt, nämlich das öffentliche Verschrotten eines eingezogenen Fahrzeuges, nicht mehr Bestandteil der jetzigen Vorlage ist; wir sprechen nur noch vom Einziehen.

Für uns Grünliberale ist insbesondere die Formulierung von Absatz 1 Buchstabe b entscheidend. Dort wird als eine der Voraussetzungen für das Einziehen des Motorfahrzeuges festgelegt, dass der Täter durch das Einziehen "von weiteren groben Verkehrsverletzungen abgehalten werden kann". Nur dann darf das Fahrzeug eingezogen werden. Damit wird aber klar zum Ausdruck gebracht, dass es auch andere Möglichkeiten gibt, eine Person vom Fahrzeug fernzuhalten. Diese anderen Massnahmen sind vom Gericht prioritär auszusprechen. Das Gericht soll hier einen Handlungsspielraum haben und als letzte Möglichkeit eben auch das Einziehen der Fahrzeuge verfügen können.

Unter diesen Aspekten unterstützt die grünliberale Fraktion die Mehrheit.

Binder Max (V, ZH): Wir alle hier im Rat verurteilen den starken Anstieg der Raserereignisse, Raserunfälle und Raservorfälle der letzten Jahre. Wir sind auch bereit, bei der Ahndung dieser Ereignisse weit zu gehen. Die SVP-Fraktion ist aber der Meinung, dass der Gesetzgeber hier sehr weit geht – für uns geht er zu weit. Es ist klar, dass man mit diesem neuen Artikel sicherstellen will, dass ein Raser nicht wieder ans Steuer darf, nachdem er erwischt worden ist. Allerdings muss man sich bewusst sein, dass längst nicht jedes Fahrzeug, das von einer solchen Person gelenkt wird, in deren alleinigem Eigentum ist. Oft ist es das Fahrzeug der Eltern, oft ist es geleast oder auch entwendet. Hier greifen wir in die Eigentumsgarantie der tatsächlichen Eigentümer solcher Fahrzeuge ein. Wir sind klar der Meinung, dass wir das nicht tun dürfen. Der Schutz des Eigentums ist ein hoher Wert, der nicht gefährdet werden darf.

Dieser Artikel geht auch weiter als der entsprechende Artikel 69 im Strafgesetzbuch. Wir greifen in diesem Fall ins geltende Strafrecht ein und verschärfen es hier im Strassenverkehrsgesetz. Man kann sicher darüber diskutieren, ob der Eigentümer bei einer Veräusserung oder Verwertung des Fahrzeuges respektive des Tatgegenstandes die Verfahrenskosten tragen muss. Dass ihm der allenfalls resultierende Resterlös auch noch entzogen wird, geht für uns aber zu weit.

Die SVP-Fraktion ist klar der Meinung, dass Artikel 69 StGB ausreicht, dass wir also im Strassenverkehrsgesetz keine schärfere Spezialregelung brauchen. Wenn, wie vorhin gesagt wurde, die Gerichte diesen Artikel 69 nicht oder zu wenig konsequent anwenden, dann ist das selbstverständlich nicht unsere Schuld, sondern dann ist dies eine Folge des Unvermögens der Gerichte oder ihres Unwillens, Artikel 69 StGB zu vollziehen. Wir stimmen hier der Minderheit Hutter Markus zu.

Galladé Chantal (S, ZH): Im Namen der SP-Fraktion bitte ich Sie, den Artikel so zu belassen und den Antrag der Minderheit Hutter Markus abzulehnen.

Ich möchte juristisch etwas klären, was von Herrn Hutter wie auch von Herrn Binder ziemlich falsch verstanden wurde: Was wir hier tun, ist kein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie. Es gibt immer wieder Eingriffe, die die Eigentumsgarantie tangieren, zum Beispiel Einziehungsbestimmungen. Wichtig ist, dass es drei Voraussetzungen braucht, damit das möglich ist:

1. Es braucht eine gesetzliche Grundlage. Die haben wir, und die präzisieren wir heute.



2. Es muss von öffentlichem Interesse sein, und ich denke, der Schutz vor Rasern ist öffentliches Interesse genug.

3. Es muss verhältnismässig sein. Wenn einer fahrlässig andere Menschen tötet oder in Todesgefahr bringt, dann kann man wirklich von Verhältnismässigkeit sprechen, wenn man ihm die Tatwaffe wegnimmt. Ansonsten müssten Sie den Angehörigen der Opfer erklären, dass das nicht verhältnismässig sei.

Es ist ja nicht so, dass ein Dritter belangt werden kann, der nichts damit zu tun hat. Wenn das Fahrzeug in der Familie wider besseres Wissen ausgeliehen wird, dann hat man eben seine Sorgfaltspflicht verletzt, und dann kann es zum

AB 2011 N 2154 / BO 2011 N 2154

Ausweisenzug kommen, wenn es das Gericht so bestimmt. Es ist aber nicht so, dass Sie belangt werden können, wenn Sie nicht wissen, dass Ihr Sohn Ihnen das Fahrzeug weggenommen hat und damit rast.

Ich finde, wenn jemand eine grobe Verkehrsregelverletzung in skrupelloser Weise begeht, dann sollte das Gericht wenigstens diese Möglichkeit haben. Wenn wir bedenken, dass gewissen jüngeren Männern, sage ich jetzt mal, das Auto wichtiger ist als ihre Freundin, dann können wir nur hoffen, dass dieser Artikel vielleicht auch noch ein bisschen eine präventive Wirkung entfaltet.

Wir haben diese Forderung in der Raser-Initiative. Von mir aus hätte man hier noch einen viel grösseren Automatismus einbauen können, als den Gerichten einen Spielraum zu überlassen. Aber ich denke, dass die Lösung in Via sicura, wenn wir sie so belassen, eine gute Lösung ist. Sie werden keinem Menschen in der Bevölkerung klarmachen können, dass ein Raser das Auto behalten darf, wenn er skrupellos Leben gefährdet oder auslöscht. Herr Hutter hat es richtig gesagt: Es ist schon heute möglich, einem Raser das Auto wegzunehmen und es weiterzuverkaufen. Aber, Herr Hutter, wissen Sie, wem der Erlös dieses Autoverkaufs heute zugutekommt? Dem Raser! Das kann ja nicht der Sinn des Ganzen sein.

Deshalb wollen wir das ändern, und deshalb bitte ich Sie, den Antrag der Minderheit Hutter Markus abzulehnen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich glaube, dass die Gerichte im Regelfall bei Raserunfällen die Priorität auf eine harte Strafe, eine Freiheitsstrafe, setzen werden; das ist auch richtig so. Aber es kann Einzelfälle geben – bei Wiederholungstätern –, wo das nicht ausreicht und wo man weiter gehen will. Heute besteht eigentlich nur Artikel 69 des Strafgesetzbuches, und einige Kantone, vor allem Zürich und St. Gallen, ziehen gestützt auf diese Rechtsgrundlage Raserfahrzeuge ein. Das hat aber den Makel, dass man in diesen Fällen das Fahrzeug als Tatwaffe bezeichnen muss, was juristisch nicht ganz unproblematisch ist. Deshalb haben einige Gerichte hier Hemmungen; es ist richtig, dass ein Auto nicht generell eine Tatwaffe ist. Mit Artikel 90a möchten wir eine saubere, korrekte Rechtsgrundlage schaffen, damit die Gerichte, wenn sie es im Einzelfall angemessen finden, auch die Massnahme einer Einziehung des Fahrzeugs verfügen können. Herr Nationalrat Regazzi hat zu Recht gesagt, dass es die Ultima Ratio ist. Sie wird nicht oft zur Anwendung kommen, was mir richtig scheint, weil es natürlich ein Eingriff in die Eigentumsfreiheit ist. Dieser ist aber gerechtfertigt, wenn die Voraussetzungen, die Frau Nationalrätin Galladé soeben korrekt zitiert hat, erfüllt sind.

In den Fällen, in denen ein Fahrzeug geleast ist, Herr Nationalrat Hutter, wird es darum gehen, es der Verfügungsmacht des Rasers zu entziehen. In diesem Fall wird das Leasingfahrzeug in aller Regel dem Leasinggeber zurückgegeben. Dasselbe ist der Fall, wenn das Fahrzeug ein Familienauto ist. Zur Anwendung dürfte Artikel 90a somit vor allem in jenen Fällen kommen, in denen das Eigentum am Fahrzeug tatsächlich beim Raser liegt; dann tut es weh, dann ist es eine Verstärkung der Strafe und hat vielleicht auch einen präventiven Effekt.

Ich bitte Sie, dem Beschluss des Ständerates, dem Antrag der Mehrheit und dem Entwurf des Bundesrates zuzustimmen.

Graf-Litscher Edith (S, TG), für die Kommission: Im Rahmen der Debatte in der Kommission zu Artikel 90 haben wir auch über die Petition "Keine Doppelspurigkeit von Straf- und Administrativverfahren bei Verkehrsdelikten" diskutiert. Wir haben das Anliegen bei Artikel 90 diskutiert, es wurde jedoch nicht aufgenommen.

Jetzt diskutieren wir über die Möglichkeit, ein Fahrzeug einzuziehen und zu verwerten. Wichtig ist, das wurde von meinen Vorrednerinnen auch bereits erwähnt, dass es nicht per se um eine öffentliche Verschrottung geht. Tatsache ist – in Buchstabe b wird explizit darauf hingewiesen –, dass die Voraussetzung für den Einzug ist, dass der Täter oder die Täterin von weiteren groben Verkehrsverletzungen abgehalten werden kann. Wenn andere Möglichkeiten bestehen, z. B. die Rückgabe des Wagens an eine Miet- oder Leasingfirma, wird das Auto nicht verschrottet. Ein wesentlicher Punkt ist auch, dass die Verwendung des Erlöses eben nicht mehr dem Täter zurückerstattet wird, sondern dass die öffentliche Hand zuerst für die Verfahrenskosten entschädigt



wird und der Rest zweckmässig eingesetzt wird, z. B. für eine Opferhilfeorganisation. Das alles möchten der Bundesrat, der Ständerat und die Mehrheit der Kommission.

Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: L'article 90a contient une nouvelle disposition pénale qui permet de priver l'auteur d'un délit grave de son véhicule. C'est une peine dissuasive, qui ne peut bien sûr être exécutée que sur la base d'une décision du juge et qui doit bien sûr être proportionnée. La minorité Hutter Markus voit la chose autrement. Elle constate qu'on remet en cause la garantie constitutionnelle de la propriété.

La version du Conseil fédéral prévoit une peine qui se veut "affective" puisqu'elle va toucher la personne qui voue un culte à son auto et la priver de son jouet. Cela peut malheureusement avoir des conséquences dramatiques sur la personne.

J'insiste sur un point: le Conseil fédéral précise bien que le tribunal "peut" mais ne "doit" pas ordonner la confiscation. C'est une peine supplémentaire qui peut être ajoutée à d'autres ou même être prononcée seule. Les peines infligées aux chauffards peuvent aller, puisque nous en avons décidé ainsi préalablement, jusqu'à des peines privatives de liberté.

La commission a rejeté très nettement la proposition défendue par la minorité Hutter Markus. Elle a pris sa décision par 16 voix contre 9.

Dans le débat sur l'article 90, notre commission n'a pas retenu l'objectif de l'initiative populaire "Protection contre les chauffards", qui ne traitait pas de parallélisme de la procédure pénale et administrative en cas d'infraction à la sécurité routière.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.092/6722)

Für den Antrag der Mehrheit ... 114 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 63 Stimmen

Art. 32 Abs. 4 – Art. 32 al. 4

Präsident (Walter Hansjörg, Präsident): Herr Müri hat einen Ordnungsantrag gestellt. Er beantragt, auf die Abstimmung über Artikel 32 Absatz 4 zurückzukommen.

Müri Felix (V, LU): Ich bin gebeten worden, einen Antrag auf Rückkommen zu stellen, was ich sehr gerne mache. Es geht bei Artikel 32 Absatz 4 um eine Toleranzgrenze von fünf Stundenkilometern bei Geschwindigkeitsüberschreitungen. Es haben anscheinend nicht alle genau verstanden, worum es ging. Da die Abstimmung sehr knapp ausfiel, bitte ich Sie, darauf zurückzukommen.

Präsident (Walter Hansjörg, Präsident): Wir stimmen zuerst über den Ordnungsantrag ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.092/6736)

Für den Ordnungsantrag Müri ... 91 Stimmen

Dagegen ... 87 Stimmen

Präsident (Walter Hansjörg, Präsident): Wir kommen nun auf Artikel 32 Absatz 4 zurück und wiederholen die Abstimmung.

AB 2011 N 2155 / BO 2011 N 2155

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.092/6737)

Für den Antrag der Minderheit ... 85 Stimmen

Dagegen ... 95 Stimmen

Art. 91; 91a; 92–96; 98

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates





Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 98a

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Hutter Markus, Bugnon, Caviezel, Föhn, Giezendanner, Huber, Müri, Quadri, von Rotz)
Streichen

Antrag Jositsch

Abs. 1–3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 4

In schweren Fällen ist die Strafe Geldstrafe.

Art. 98a

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Hutter Markus, Bugnon, Caviezel, Föhn, Giezendanner, Huber, Müri, Quadri, von Rotz)
Biffer

Proposition Jositsch

Al. 1–3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 4

Dans les cas graves, la peine sera une peine pécuniaire.

Hutter Markus (RL, ZH): Bei Artikel 98a geht es um die Warnung vor Verkehrskontrollen und um das Verbot dieser Warnung. Es geht darum, dass derjenige, der solche Geräte oder Vorrichtungen, die dazu bestimmt sind, die behördliche Kontrolle des Strassenverkehrs zu erschweren, einführt, anpreist, weitergibt, verkauft, sonstwie abgibt oder überlässt, in Fahrzeuge einbaut usw., mit Busse oder sogar mit einer Freiheitsstrafe bestraft werden kann. Es geht hier um einen völligen Einzelfall in ganz Europa. Es geht darum, dass Warnungen vor Radarkontrollen sehr wohl auch von Vorteil sein können. Nicht zuletzt der seinerzeitige Verkehrsminister Moritz Leuenberger hat das einmal in einem Fernsehinterview genüsslich dargelegt: Korrektes Fahren sei gerade dann, wenn eine solche Warnung vor einer Kontrolle passiere, tatsächlich die Folge. Ich erinnere Sie daran, dass die Behörden selbst den Präventiveffekt nutzen. Sie wissen alle, dass es die Tafeln "Achtung Radarkontrolle" gibt; das sind behördlich fixierte Warnungen, und solche Warnungen sollen jetzt von Gesetzes wegen verboten werden.

Es geht aber in einem wesentlichen Punkt auch darum, dass diese Bestimmung gar nicht vollzogen werden kann. Stellen Sie sich einmal vor, dass solche Warnungen über Drucksachen, das ist das erste Medium, verbreitet werden. Stellen Sie sich vor, eine solche Warnung wäre in einer ausländischen Zeitschrift abgedruckt. Das können Sie in der Schweiz nicht verbieten, das ist völlig unmöglich. Stellen Sie sich vor, eine solche Warnung würde über das Internet verbreitet – das ist ja eine Tendenz, die immer stärker wird. Ein solches Verbot wäre unwirksam, ein solches Verbot wäre nicht möglich. Es kommt aber etwas noch viel Schlimmeres hinzu: Es gibt Warngeräte, die gleichzeitig vor Staus, Unfällen, Glatteis, Schneefall usw. warnen. Stellen Sie sich vor, solche Warngeräte müssten für die Schweiz abgeändert werden, damit nicht vor Verkehrskontrollen gewarnt werden könnte.

Ein solches Verbot ist völlig unnötig. Lassen wir die Leute doch einander vor Verkehrskontrollen warnen. Überdies käme ein Verbot einem Alleingang gleich; in Europa gibt es keine solchen Verbote. Es ist nicht einzuse-



hen, weshalb wir das Warnen vor Verkehrskontrollen, das nicht einmal schädlich ist, hier im Übereifer plötzlich verbieten wollen.

Ich bitte Sie also – auch im Sinne einer Unterlassung von Schikanen für Anbieter entsprechender Geräte, die ja eben vor allem aus dem Ausland kommen –, der Minderheit zuzustimmen.

Präsident (Walter Hansjörg, Präsident): Die CVP/EVP-Fraktion unterstützt den Antrag der Mehrheit.

Jositsch Daniel (S, ZH): Artikel 98a sieht die Bestrafung von Personen vor, die vor Verkehrskontrollen warnen. Es geht einerseits darum, dass der Vertrieb und Einsatz von Geräten verboten wird, die die behördlichen Kontrollen im Strassenverkehr unterlaufen oder erschweren. Andererseits soll die öffentliche – ich betone: die öffentliche – Warnung vor Verkehrskontrollen bestraft werden. Es geht also nicht um Einzelhandlungen. Wer einen Kollegen per Telefon auf eine Radarkontrolle aufmerksam macht, bleibt selbstverständlich straffrei. Es geht einzig um die systematische Unterwanderung der Kontrollen.

Die Minderheit möchte diese Handlungen straffrei lassen. Angesichts der heutigen technischen Möglichkeiten wäre das sträflich. Nur wirksame Kontrollen verhelfen dem Gesetz zu einer wirksamen Durchsetzung, und gerade im Bereich des Strassenverkehrs besteht heute schon ein erhebliches Durchsetzungsdefizit. Es ist daher nicht notwendig, die Kontrollen noch weiter zu schwächen. Der Minderheitsantrag Hutter Markus ist daher abzulehnen.

Vielleicht noch zwei, drei Sätze zu den Ausführungen von Herrn Hutter. Auf der einen Seite sagte er, ein Verbot wäre europaweit ein Einzelfall. Nun, ich muss Ihnen sagen, Herr Hutter: Ansonsten hat die bürgerliche Mehrheit in diesem Parlament absolut keine Probleme damit, wenn die Schweiz im strafrechtlichen Bereich einen Einzelfall darstellt. Ich verweise nur auf die Ausschaffungs-Initiative und weitere Vorstösse im strafrechtlichen Bereich, wo sich insbesondere die bürgerliche Seite geradezu darin übertrifft, nicht nur europaweite, sondern weltweite Einzelfalllösungen zu beschliessen.

Auf der anderen Seite machen Sie darauf aufmerksam, dass die strafrechtliche Verfolgung ihre Grenzen an der Landesgrenze respektive im Internet hat. Da muss ich Ihnen sagen: Wenn Sie das als Massstab nehmen, um das Strafrecht zurückzustutzen, dann müssen Sie das noch in verschiedenen anderen Bereichen machen. Es ist absolut nichts Neues, dass unser Einfluss an der Landesgrenze aufhört und dass wir im Internet gewisse Probleme haben. Das heisst aber nicht, dass wir zum Beispiel pädosexuelle Handlungen über das Internet jetzt nicht mehr bestrafen wollen, nur weil wir dort an Grenzen stossen. Deshalb bin ich der Ansicht, dass wir die Mehrheit unterstützen sollten; die SP-Fraktion tut das.

Allerdings, Herr Hutter, ist die in Absatz 4 vorgesehene Strafe von maximal drei Jahren Freiheitsstrafe für schwere Fälle völlig überrissen; da gebe ich Ihnen Recht. Deshalb habe ich auch den Einzelantrag gestellt, hier auf die Freiheitsstrafe zu verzichten. Damit könnten wir uns hier auf die Geldstrafe einigen; denn eine Geldstrafe für dieses Delikt ist angemessen, sicher aber nicht eine Strafdrohung, die analog ist zu jener bei fahrlässiger Tötung.

Deshalb beantrage ich Ihnen, den Antrag der Minderheit abzulehnen, der Mehrheit zuzustimmen und meinen Antrag zu Absatz 4 anzunehmen. Damit reduzieren Sie die Strafdrohung auf ein vernünftiges Mass.

Weibel Thomas (GL, ZH): Es ist leider Tatsache, dass Vorschriften wirksame Kontrollen brauchen. Deshalb muss zur

AB 2011 N 2156 / BO 2011 N 2156

Erhöhung der Verkehrssicherheit vermieden werden, dass die Kontrollen unterlaufen werden. Bekanntlich werden ja nicht alle Radarkontrollen publiziert oder ausgeschildert. Die Technik macht laufend Fortschritte, an welche nun die Gesetzgebung angepasst werden soll. Ein Teil der Geräte für Radarwarnungen ist bereits heute verboten, aber es sind eben nicht alle verboten. Es geht nun darum, die Dinge, die neu dazugekommen sind und die Kontrollen unwirksam machen oder unwirksam machen können, vom Markt zu nehmen. Zu Navigationsgeräten mit Staumeldern und integrierter Radarwarnung gibt es bereits einen Bundesgerichtsentscheid, der festlegt, dass die entsprechenden Apps illegal sind. Dafür braucht es diese Bestimmungen nicht. Im Wesentlichen wird mit dem Antrag der Mehrheit der alte Artikel 57 aktualisiert und aus systematischen Gründen in den Artikel 98a verschoben.

Wir Grünliberalen unterstützen den Antrag der Kommissionmehrheit. Wir lehnen aber den Einzelantrag Jositsch ab, denn wir sind klar der Meinung, dass bei schwerwiegenden Verstössen auch Freiheitsstrafen ausgesprochen werden sollen.

Binder Max (V, ZH): Sollen Warnungen vor Verkehrskontrollen möglich oder verboten und damit auch strafbar



sein? Die Minderheit Hutter Markus, die wir unterstützen, will solche Warnungen aus guten Gründen zulassen; sie haben nämlich auch präventive Wirkung. Die Behörden selbst nutzen diesen präventiven Effekt oft, indem sie mit dem Hinweis "Achtung Radarkontrolle" die Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer auf eine kommende Kontrolle hinweisen.

Wo liegt denn letztlich der Unterschied? Entscheidend für uns ist, dass beide Informationen der Sicherheit auf der Strasse dienen; beide Informationen – unabhängig davon, ob sie nun offiziell, "Achtung Radarkontrolle!", oder von einem Privaten gemacht werden – bringen kein Geld ein. In der Kommission haben uns die Vertreter der Verwaltung gesagt, dass man sich nicht strafbar mache, wenn man per Telefon jemanden warne, dass an einer bestimmten Stelle eine Kontrolle stattfindet. Verboten ist die Warnung, wenn sie öffentlich gemacht wird oder eben gegen Entgelt, zum Beispiel über Internet, Facebook, Twitter usw. Diese Möglichkeiten will man per Gesetz abstellen. Meines Erachtens stellt sich die Frage, ob das letztlich auch kontrollierbar ist. Ich habe starken Zweifel, dass das möglich ist.

Zusammenfassend: Für uns ist entscheidend, dass die Wirkung auf die Verkehrssicherheit vorhanden ist. Für uns ist nicht entscheidend, wie hoch die Bussenerträge sind. Deshalb stimmt die SVP-Fraktion dem Antrag der Minderheit Hutter Markus zu. Diese ist übrigens in der Kommission ganz knapp unterlegen, nämlich mit 12 zu 11 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Nun zum Antrag Jositsch. Diesen Antrag haben wir in der Fraktion nicht mehr behandeln können. Ich habe aber sehr viel Sympathie für diesen Antrag. Wenn ich Sympathie hierfür habe, so hat das wahrscheinlich auch die gesamte Fraktion. Ich würde deshalb meinen, dass wir dem Antrag Jositsch zustimmen können. Ich bitte meine Fraktionskolleginnen und –kollegen, mir auch hier zu folgen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich beginne mit dem Einzelantrag Jositsch. Wenn Sie sich für diese neue Strafbestimmung einsetzen, so kann ich mich durchaus der Stossrichtung des Antrages anschliessen. Da daraus sowieso eine Differenz zum Ständerat resultiert, müsste man wahrscheinlich die Formulierung noch einmal anschauen, weil ja auch das heutige Gesetz bei der Geldstrafe verschiedene Möglichkeiten anbietet. Der Antrag ist aber mit Blick auf die Verhältnismässigkeit sicher korrekt.

Mit der Begründung des Antrages der Minderheit Hutter habe ich aber Mühe. Im Einzelfall ist es ja durchaus ein Volkssport, dass man einander vor einer Polizeikontrolle warnt. Diesen Volkssport wollen wir auch nicht unterbinden, aber hier geht es um die systematische Verhinderung von Kontrollen, um die systematische Warnung. Das hat schon eine andere Qualität als die Einzelfallwarnung unter verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Wer systematisch vor Polizeikontrollen warnen lässt, ist ja per se nicht gewillt, Vorschriften einzuhalten. Er strebt an, dass man eine solche Polizeikontrolle generell umgeht oder zunichte macht. Man will nichts anderes, als eine mögliche Sanktion zu umgehen, und warnt den anderen Verkehrsteilnehmer systematisch, dass er sich während der Zeit der Kontrolle ausnahmsweise an die Vorschriften halten soll. Wo sind wir denn da? Ich glaube, das weist eine andere Qualität auf als die Warnung im Einzelfall. Wenn wir die Polizeiorgane und die Kontrolle der von Ihnen bestimmten Gesetze nicht ad absurdum führen wollen, dann müssen wir hier zwischen der einfachen, im Einzelfall getätigten Warnung und der systematischen Warnung vor Polizeikontrollen unterscheiden. Nur letztere ist hier erfasst.

Ich bin klar der Meinung, dass gerade auch die bürgerliche Politik zum Ziel haben muss, dass die Polizei die zur Durchsetzung der Kontrollen nötigen Instrumente hat. Für jene, die das Gesetz missachten, die es sogar aus einem monetären Interesse missachten, habe ich wirklich kein Verständnis.

Deshalb bitte ich Sie, der Neuformulierung dieses Strafantrages gegen systematische Warner zuzustimmen.

Graf-Litscher Edith (S, TG), für die Kommission: Soll die Warnung vor Verkehrskontrollen möglich und gestattet sein oder nicht? Kontrollen sind das A und O für die Sicherheit. Radarwarnung ist heute schon verboten, aber nicht jede Art. Zulässig ist sie z. B. über Internet oder über spezielle Geräte. Auf der anderen Seite ist ein Teil der Geräte schon heute verboten. Nicht verboten ist die Warnung von Person A zu Person B. Verboten soll aber sein, wenn die ganze Öffentlichkeit über Facebook, Twitter oder über Internet über Radarstellen informiert wird. Die Mehrheit der Kommission – es ist, wie Herr Nationalrat Binder gesagt hat, eine knappe Mehrheit mit einer Stimme Unterschied – ist der Ansicht, dass ein für die Strassensicherheit wirksames Instrument nicht verlorengelassen darf und empfiehlt Ihnen deshalb, Ihrem Antrag zuzustimmen.

Noch ein Satz zum Antrag Jositsch: Wir konnten ihn in der Kommission nicht diskutieren. Ich unterstütze aber den Vorschlag von Frau Bundesrätin Leuthard und denke auch, dass es sinnvoll ist, wenn wir nochmals über die Bücher gehen und prüfen, ob in schweren Fällen eine Freiheitsstrafe von drei Jahren wirklich angebracht ist, ob nicht mit einer Geldstrafe bestraft werden kann, wer sich nicht korrekt verhält.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen, dem Antrag Jositsch zuzustimmen.



Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 10.092/6723)

Für den Antrag Jositsch ... 156 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 17 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 10.092/6724)

Für den Antrag Jositsch ... 91 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 72 Stimmen

Art. 99

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 103a

Antrag der Minderheit

(Teuscher, Giezendanner, Hutter Markus, Lachenmeier)

Titel

Verwendung der Bussen

Text

Über die aufgrund dieses Gesetzes verhängten Geldstrafen und Bussen verfügen die Kantone. Sie verwenden

AB 2011 N 2157 / BO 2011 N 2157

mindestens einen Viertel der Einnahmen für Massnahmen zugunsten der Verkehrssicherheit. Verkehrssicherheitsmassnahmen sind:

– Einbezug der Verkehrssicherheit bei der Planung, dem Bau von Verkehrswegen, unter Berücksichtigung der Motorradfahrer, Velofahrer und Fussgänger; Sanierung bestehender Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen im Verkehrsnetz;

– Finanzierung zusätzlicher polizeilicher Kontrollen mit Schwerpunkt Alkohol (generell) und Geschwindigkeit (Ausserortsstrassen); Steigerung der Kontrollwartung;

– Verkehrssicherheitserziehung und -schulung sowie Präventionskampagnen.

Antrag Aebischer Matthias

Über die aufgrund dieses Gesetzes verhängten Geldstrafen und Bussen verfügen die Kantone grundsätzlich frei. Aus diesen Mitteln sind jedoch die Fussgängerquerungen, welche den sicherheitsspezifischen Baunormen nicht entsprechen, bis spätestens 31. Dezember 2018 zu sanieren oder zu ersetzen.

Schriftliche Begründung

Während die Zahl der Strassenverkehrsoffer tendenziell abnimmt, verharrt die Zahl der schwer oder tödlich verletzten Fussgänger seit etwa fünf Jahren auf hohem Niveau. Rund drei Viertel dieser Fussgängerunfälle ereignen sich beim Versuch, die Strasse zu überqueren. Das Hauptproblem liegt in der mangelhaften Infrastruktur. Gemäss der Beurteilung von Fachleuten entspricht ein wesentlicher Teil der Fussgängerstreifen nicht den aktuellen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute. Würden die Fussgängerstreifen konsequent gemäss den sicherheitsrelevanten Normen saniert, könnte die Zahl der auf Zebrastrassen schwer verletzten oder getöteten Fussgänger um schätzungsweise ein Drittel bis die Hälfte reduziert werden – vorsichtig geschätzt. Sinnvollerweise werden die Sanierungsmassnahmen durch die Bussgelder finanziert, bis alle Fussgängerstreifen saniert sind.

Art. 103a

Proposition de la minorité

(Teuscher, Giezendanner, Hutter Markus, Lachenmeier)

Titre

Utilisation du revenu des amendes



*Texte*

Les cantons disposent du montant des peines pécuniaires et des amendes infligées en vertu de la présente loi. Ils consacrent un quart au moins de ce revenu à des mesures de sécurité routière. Les mesures de sécurité routière consistent dans:

- la prise en considération de la sécurité routière dans la planification et la construction des voies de circulation, compte tenu des motocyclistes, des cyclistes et des piétons; l'assainissement des lieux qui sont souvent le théâtre d'accidents et des passages dangereux dans le réseau routier;
- le financement de contrôles de police supplémentaires mettant l'accent sur l'alcoolémie (de manière générale) et la vitesse (en dehors des localités); l'accroissement des attentes liées à ces contrôles;
- l'enseignement en matière de sécurité routière et l'organisation de campagnes de prévention.

Proposition Aebischer Matthias

De manière générale, les cantons disposent librement du montant des peines pécuniaires et des amendes infligées en vertu de la présente loi. Toutefois, ce montant doit être affecté à l'assainissement ou au remplacement, d'ici au 31 décembre 2018, des passages pour piétons qui ne respectent pas les normes de sécurité.

Teuscher Franziska (G, BE): Wir sind fast am Ende unserer Beratungen zu Via sicura angelangt. Wir haben jetzt den Massnahmenkatalog, der zu mehr Sicherheit auf der Strasse führen soll, durchdiskutiert und beschlossen. Die Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates enthielt neben diesem Massnahmenteil auch einen Teil zur Frage, wie der Bundesrat diese Massnahmen finanzieren wollte. Der Bundesrat hatte für die Vernehmlassung vorgeschlagen, dass man Bussgelder zur Finanzierung der Massnahmen für die Verkehrssicherheit zweckbinden könnte. Dieser Vorschlag hat die Vernehmlassung leider nicht überstanden. Ich bin aber klar der Meinung, dass wir nicht Gesetze beschliessen können, mit denen wir mehr Verkehrssicherheit erreichen wollen, ohne dass wir dann aufzeigen, wie wir diese Massnahmen auch finanzieren können. Ich möchte Frau Bundesrätin Doris Leuthard fragen, wie sich der Bundesrat das nun vorstellt. Wie können wir dieses Massnahmenpaket überhaupt finanzieren, wenn wir auf Bundesebene nicht aufzeigen, wie diese zusätzlichen Gelder organisiert werden sollen, um sie in die Verkehrssicherheit zu stecken?

Mit meinem Minderheitsantrag nehme ich den Vorschlag des Bundesrates aus der Vernehmlassung auf und verlange, dass 25 Prozent der Bussgelder zweckgebunden für die Verkehrssicherheit eingesetzt werden. Der Bundesrat schlug in der Vernehmlassung vor, hierfür 50 Prozent der Gelder zu verwenden. Mit der Forderung nach 25 Prozent zeige ich, dass ich zu einem Kompromiss bereit bin.

Die Idee, einen Teil der Bussgelder für die Verkehrssicherheit zu verwenden, ist nicht neu: Ueli Giezendanner und ich haben im Jahr 2008 je mit einem eigenen Vorstoss verlangt, dass man Bussgelder zweckbinden müsse. Die Vorstösse wurden zwar im Parlament nicht behandelt, aber der Bundesrat hat damals in seiner Antwort darauf hingewiesen, dass diese Frage im Zusammenhang mit Via sicura gelöst werden solle.

Ich finde es legitim, dass wir einen Teil der Bussgelder, die heute den Kantonen zur freien Verfügung stehen, zweckbinden und für die Verkehrssicherheit einsetzen. Ich habe in meinem Antrag auch festgehalten, welche Massnahmen mit diesen Bussgeldern finanziert werden sollen:

Ich verlange erstens den Einbezug der Verkehrssicherheit bei Planung und Bau von Verkehrswegen. Insbesondere – das habe ich in meinem Antrag auch erwähnt – soll die Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer und Fussgängerinnen und Fussgänger erhöht werden. Explizit habe ich auch erwähnt, dass man als Erstes die bestehenden Unfallschwerpunkte sanieren müsste. Wenn wir diesen Antrag umsetzen, würde das konkret heissen, dass wir die Sanierung der rund 20 000 Fussgängerstreifen, die heute die Sicherheitsnormen nicht erfüllen und daher Unfallschwerpunkte darstellen, finanzieren könnten. Wenn wir nämlich einen Viertel der Bussgelder zweckbinden, heisst das, dass jährlich 50 Millionen Franken zur Verfügung stehen, um solche Massnahmen im Interesse der Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger umzusetzen. Sie haben hier also eine letzte Gelegenheit, die Fussgängersicherheit zu erhöhen – die Fussgängersicherheit, die in den letzten Tagen und Monaten in den Medien immer wieder zu Recht gefordert wurde. Es geht nicht an, dass immer wieder Fussgänger auf den Fussgängerstreifen überfahren werden. Fussgängerstreifen sollten eine sichere Überquerung der Strassen erlauben. Die heutigen rund 20 000 Zebrastreifen, die nicht saniert sind, sind eher Unsicherheitsstreifen.

Ich verlange zweitens, dass mit diesen 50 Millionen Franken zusätzliche Polizeikontrollen durchgeführt werden. Polizeikontrollen sind das A und O der Verkehrssicherheit. Mit mehr Kontrollen könnte man beispielsweise die Geschwindigkeit besser kontrollieren; übersetzte Geschwindigkeit ist immer wieder Ursache von schweren Verkehrsunfällen. Ich bin klar der Meinung, dass wir der Polizei nicht immer neue und zusätzliche Aufgaben übertragen und mehr Kontrollen für die Verkehrssicherheit verlangen können, ohne auch die Bereitschaft zu



zeigen, zusätzliche finanzielle Mittel bereitzustellen.

Als dritten Punkt habe ich schliesslich noch aufgeführt, dass mit diesen 50 Millionen Franken Verkehrssicherheitserziehung und -kampagnen finanziert werden könnten. Die Diskussion von heute Morgen um die Velohelme hat gezeigt: Hätten wir ein Obligatorium für Kinder bis zum 14. Altersjahr beschlossen, hätte die Polizei diese Regelung vollziehen

AB 2011 N 2158 / BO 2011 N 2158

müssen. Das heisst, die Polizei hätte neue Aufgaben bekommen, die wir auch hätten finanzieren müssen. Wir haben uns jetzt auf die Freiwilligkeit geeinigt. Freiwillig heisst aber, dass wir zusätzliche Kampagnen machen müssen, wenn wir die Verkehrssicherheit erhöhen und erreichen wollen, dass mehr Leute einen Helm tragen. Im Interesse der Verkehrssicherheit bitte ich Sie, zusätzlich 50 Millionen Franken, d. h. einen Viertel der Bussgelder, zur Verfügung zu stellen, damit wir die Sicherheit auf unseren Strassen wirklich erhöhen können.

Barthassat Luc (CE, GE): Le groupe PDC/PEV, qui a toujours été un défenseur du fédéralisme, vous demande de ne pas approuver l'article 103a qui restreindrait par trop la marge de manoeuvre des cantons.

Il est vraiment absurde d'imposer la façon d'utiliser les ressources financières provenant des amendes sans prendre en compte la situation réelle de chaque canton. Certains petits cantons ne sauront pas quoi faire avec un tel argent en cette matière, alors que des grands cantons ayant un réseau routier excellent se verront contraints d'investir dans des projets inutiles.

Pour ces raisons, cette disposition a été unanimement rejetée par les directeurs cantonaux des finances lors de la consultation. Je pense que tout cela résume en fait ce qui vient de vous être expliqué.

Weibel Thomas (GL, ZH): Sie haben es gehört, die Minderheit fordert für einen Viertel der Busseneinnahmen eine Zweckbindung. Die Mehrheit lehnt diese Zweckbindung ab. Zweckbindungen werden von uns Grünliberalen immer kritisch und tendenziell ablehnend beurteilt. In der Vernehmlassung zu dieser Vorlage wurde die Zweckbindung insbesondere von den Kantonen stark kritisiert, aus verständlichen, auch eigennützigen Gründen, denke ich. Seien wir doch realistisch! Ich frage Sie: Würde bei der Einführung einer Zweckbindung mehr Geld für die Verkehrssicherheit zur Verfügung stehen, oder würde einfach die Finanzierung neu geregelt? Sie merken es anhand meiner Wortwahl, ich erachte dies als eine rhetorische Frage. Wir sind der Meinung, es würde nicht mehr Geld für die Verkehrssicherheit zur Verfügung stehen.

Deshalb unterstützen wir Grünliberalen die Mehrheit. Konsequenterweise lehnen wir auch den Einzelantrag Aebischer Matthias ab, welcher eine spezifische Zweckbindung für die Sanierung von Fussgängerquerungen, Zebrastreifen usw. fordert.

Aebischer Matthias (S, BE): Ich weiss, es ist etwas früh für einen Neuling, hier vorne zu stehen. Doch die derzeitige Situation auf den Schweizer Strassen und vor allem gerade diejenige auf Fussgängerstreifen lassen längeres Warten nicht zu. Als Vertreter des Fachverbandes Fussverkehr Schweiz habe ich mich deshalb in die aktuelle Via-sicura-Debatte eingeschaltet.

Auf Schweizer Fussgängerstreifen stirbt im Winter, also jetzt, durchschnittlich jede Woche eine Fussgängerin oder ein Fussgänger, neun werden zudem schwer verletzt. Der Grund sind oft die ungenügenden Fussgängerquerungen. Das sind Fussgängerquerungen, welche schwere bauliche Mängel aufweisen. Das heisst zum Beispiel: schlechte Sicht für die Fahrzeuglenkerinnen und -lenker, aber auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger, schlechte Beleuchtung oder auch schlicht die fehlende Mittelinsel.

Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung entsprechen rund die Hälfte aller 45 000 Fussgängerstreifen in der Schweiz nicht den geltenden VSS-Normen, also den Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute. Das Tragische ist: Die Gemeinden und die Kantone wissen genau, welche Fussgängerquerungen gefährlich sind und welche nicht den bestehenden VSS-Normen entsprechen. Allzu oft braucht es zuerst einen Unfall, bis ein Fussgängerstreifen den geltenden Normen angepasst wird. Warum warten die Gemeinden und die Kantone so lange? Natürlich ist es eine Frage des Geldes. Solange nichts passiert, will niemand Geld für die Sicherheit in die Hand nehmen.

Es ist mir absolut bewusst, dass der Einsatz von Bussgeldern heikel ist. Die Teilverwendung habe ich deshalb zeitlich limitiert. Bis 2018 müssen gemäss meinem Antrag alle Fussgängerstreifen den VSS-Normen angepasst werden. Anders als gemäss Minderheitsantrag ist der Einsatz der Gelder an einen ganz klaren Auftrag gekoppelt. Es ist Zeit, Nägel mit Köpfen zu machen. 200 Millionen Franken, so haben die Spezialisten berechnet, würde es kosten. Das ist viel Geld, doch zum Vergleich: All die Fussgängerunfälle belasten unsere Volkswirtschaft jährlich mit 250 Millionen Franken. Die 200 einmalig investierten Millionen für sichere Fussgängerquerungen würden sich in Bälde also auch volkswirtschaftlich lohnen.



Doch primär geht es ja nicht ums Geld, sondern es geht um Menschenleben, um die Sicherheit unserer Kinder und auch um die Sicherheit der Lenkerinnen und Lenker verschiedenster Fahrzeuge. Würden die Fussgängerstreifen konsequent gemäss den sicherheitsrelevanten Normen saniert, könnte die Zahl der schwerverletzten oder getöteten Fussgängerinnen und Fussgänger auf Zebrastreifen um bis zur Hälfte reduziert werden, so schätzen die Spezialisten.

In diesem Sinne möchte ich im Namen der SP-Fraktion die Annahme meines Einzelantrages empfehlen.

Gasche Urs (BD, BE): Herr Aebischer, meine Frage ist folgende: Gehört zur baulichen Sanierung unweckmässiger Fussgängerstreifen allenfalls auch die Aufhebung von Fussgängerstreifen an Orten, wo sie eben nicht normgerecht und nicht zweckmässig angeordnet sind?

Aebischer Matthias (S, BE): Herr Kollege Gasche, Sie können sich vorstellen, dass ich als Vertreter des Fachverbands Fussverkehr Schweiz überhaupt nicht darauf hinauswill, dass man Fussgängerstreifen aufhebt. Es geht vielmehr darum, sie sicherer zu machen. Es geht um Mittelinseln, es geht um die klare Signalisation, es geht auch um die richtige Beleuchtung und eventuell vielleicht um das Verschieben eines Fussgängerstreifens, aber sicher nicht um die Aufhebung.

Binder Max (V, ZH): Es geht in Artikel 103a um die Zweckbindung eines Teils der Bussgelder. Der bekannte Finanzminister Otto Stich hat zu den Zweckbindungen einmal gesagt, Zweckbindungen seien ein finanzpolitisches Instrument des Teufels. Ich würde nicht so weit gehen. In gewissen Bereichen können Zweckbindungen durchaus Sinn machen, aber hier greifen wir natürlich auch in die Hoheit der Kantone ein. Wie Sie gelesen haben, hat gerade dieser Punkt aufseiten der Kantone in der Vernehmlassung ein verheerendes Ergebnis gebracht. Wenn Sie die Kantone dazu verpflichten, sprechen Sie ihnen eigentlich ihr Misstrauen aus. Sie unterstellen ihnen, sie hätten bis heute zu wenig oder allenfalls gar nichts getan.

Wir sind der Meinung, dass wir nicht in jedem Gesetz die Geldquellen immer noch mit Zweckbindungen versehen können. Die Fraktion der SVP wird hier der Mehrheit folgen und demzufolge auch den Antrag Aebischer Matthias ablehnen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Kollege Binder, jetzt habe ich aber wirklich eine Frage: Sie haben gesagt, die Fraktion werde dem Minderheitsantrag Teuscher und dem Antrag Aebischer Matthias nicht zustimmen. Ich stimme dem Minderheitsantrag Teuscher aber zu, Sie haben das auf der Fahne gesehen. Meine Frage: Wieso haben Sie denn in Flims meine Motion 06.3529 unterschrieben, die genau das wollte?

Binder Max (V, ZH): Die Session in Flims liegt lange zurück, und wir sind jetzt im Hier und Heute. Ich stelle fest, dass auch die grosse Mehrheit der KVF-Mitglieder aus der SVP-Fraktion den Antrag der Minderheit nicht unterstützt. Ich gebe Ihnen Recht: Nicht die ganze Fraktion der SVP wird

AB 2011 N 2159 / BO 2011 N 2159

der Mehrheit folgen; wahrscheinlich alle bis auf einen. (*Heiterkeit*)

Präsident (Walter Hansjörg, Präsident): Die FDP-Liberale Fraktion unterstützt den Antrag der Mehrheit.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich halte es wie alt Bundesrat Stich und reagiere, wie es meistens die Kantone tun: Zweckbindungen sind wirklich ein Minenfeld, weil sie in der Regel in die kantonale Finanzhoheit eingreifen. Die Kantone haben die Mittel, die Städte haben die Mittel. Sogar die Bussen auf unseren Nationalstrassen fallen nicht etwa dem Bund zu, sondern den Kantonen, weil die Kantone mit ihren Polizeiorganen die Kontrollen wahrnehmen.

Sie haben Recht, wenn Sie sagen, dass wir im Bereich der Investitionen und der Sicherheit im Rückstand sind. Die Fussgängerstreifen genügen heute an vielen Orten den Normen nicht; Investitionen werden nicht getätigt, wie sie getätigt werden müssten. Ich stimme auch Herrn Gasche zu: Es gibt immer wieder eine Diskussion darüber, dass Fussgängerstreifen verkehrstechnisch gesehen nicht am richtigen Ort sind; man platziert sie sehr oft an einem bestimmten Ort, weil es einfach bequem ist, wenn man dort auch noch einen Fussgängerstreifen hat. Aber das ändert nichts daran, dass es Sache der Kantone, der Gemeinden, der Städte ist. Es gibt hier im Saal Vertreter der Städte. Gerade die Stadt Bern ist relativ prominent vertreten. Gehen Sie voran, tun Sie Ihre Pflicht, investieren Sie! Es geht um eine Priorisierung der Mittel.

Bei den unsicheren Bahnübergängen hatten wir dieselbe Diskussion, weil die Finanzierung der Sicherheitsmassnahmen für viele Kantone natürlich auch nicht im Vordergrund stand. Wir haben mit einer durch die Kantone geleiteten Arbeitsgruppe einen Plan erstellt, und wir sind jetzt auf gutem Weg, alle unsicheren Bahn-



übergänge zu sanieren.

Ich glaube, allein schon diese Debatte hier wird dazu führen, dass man auf Ebene der Kantone und der Städte über die Bücher geht und vor allem bei den Fussgängerstreifen und den exponierten Stellen die nötigen Investitionen in die Sicherheit vornimmt.

Der Unterschied zwischen dem Minderheitsantrag und dem Einzelantrag Aebischer Matthias besteht darin, dass der Einzelantrag bei der Zweckbindung nicht ganz so weit geht und nur eine Teilzweckbindung vorsieht, aber von der Systematik her hat er den gleichen Mangel: Er respektiert die kantonale Finanzhoheit nicht.

Wir alle können etwas zur erhöhten Sicherheit beitragen. Sie haben heute sehr liberal und in Eigenverantwortung die Teilnehmer des Verkehrs in die Pflicht genommen. Somit erwarte ich also von jenen, die motorisiert unterwegs sind, dass sie zur Sicherheit der Fussgänger beitragen, indem sie die Geschwindigkeit den Umständen anpassen und die volle Aufmerksamkeit der Strasse und dem angrenzenden Trottoir widmen. Der Fussgänger selber kann sich auch schützen, indem er das anwendet, was man eigentlich in der Schule lernt: "Luege, lose, laufe."

Teuscher Franziska (G, BE): Frau Bundesrätin, Sie haben jetzt ausgeführt, dass für diese Massnahmen die Gemeinden und die Kantone zuständig seien. Ich möchte Sie aber fragen, warum dann der Bundesrat selber in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagen hat, diese Frage auf Bundesebene zu regeln und die Massnahmen aus Via sicura über Bussgelder zu finanzieren.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wir haben das vorgeschlagen und auch geprüft und dann verworfen, weil die Mittel nicht für alle investiven Sicherheitsmassnahmen – es gibt einige in dieser Vorlage – gesichert sind. Natürlich wäre es schön, wenn der Bund das beschleunigen könnte, aber wir haben auch aufgrund der Reaktionen der Kantone eingesehen, dass das als Bevormundung, als Eingriff in die kantonale Hoheit empfunden wird. Deshalb werden wir hier die Grenzen respektieren.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: La commission vous propose de rejeter cette proposition. Les raisons de son refus? Cela a été très bien dit par Madame la conseillère fédérale Leuthard: c'est une ingérence auprès des cantons. Et aussi, expliquez-moi comment les cantons iraient finalement redistribuer cette manne financière auprès de ceux qui ont ces fameux équipements, principalement les villes et les villages! Il est de la responsabilité première de ceux qui ont la propriété de l'objet de l'infrastructure en particulier, d'agir et de définir ces priorités.

Qu'on affecte 25, 50 ou 100 pour cent du produit des amendes ne correspond pas du tout à l'état d'esprit de notre droit fédéral. Pour cela, nous pouvons encore moins accepter la proposition défendue par la minorité Teuscher. Pourquoi? Parce que Madame Teuscher fait également une liste exhaustive des actions qu'on pourrait mener. On obligerait ainsi les cantons à dire: "On doit mettre dans l'équipement, on doit mettre dans la surveillance, on doit mettre dans la prévention." Or, si on écoute Monsieur Aebischer, on ne doit mettre que dans l'équipement. Il faut se mettre d'accord! En fait, il revient aux communes d'agir; les cantons peuvent accompagner les communes et la Confédération peut apporter elle aussi des solutions aux cantons.

Dans ce sens, en septembre 2010, le Parlement a octroyé des moyens relativement conséquents, par le biais du fonds d'infrastructure, pour améliorer les infrastructures de la mobilité douce en particulier. C'est en cela que la manne fédérale peut justement inciter les cantons et les communes à faire des actions coordonnées, et plus spécifiquement dans ce domaine des infrastructures.

Dès lors, je vous rappelle que la commission a rejeté, par 18 voix contre 4 et 3 abstentions, la proposition défendue par la minorité Teuscher.

Graf-Litscher Edith (S, TG), für die Kommission: Bei Artikel 103a geht es darum, ob die Massnahmen für mehr Verkehrssicherheit auch über die Bussen finanziert werden sollen. Die Minderheit Teuscher möchte, dass 25 Prozent der Einnahmen zweckgebunden verwendet werden, um damit für mehr Sicherheit auf den Strassen zu sorgen. Herr Aebischer möchte mit seinem Einzelantrag eine klare Zweckbindung, nicht generell für mehr Sicherheit, sondern er möchte explizit den Auftrag erteilen, bis 2018 die rund 50 Prozent der nicht den Sicherheitsnormen entsprechenden Fussgängerquerungen hinsichtlich der sicherheitsspezifischen Baunormen anzupassen. Damit möchte er für mehr Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger sorgen.

Der Antrag der Minderheit Teuscher wurde durch die Kantone vehement abgelehnt. Auch bei uns in der Kommission sagten kritische finanzpolitische Stimmen, das sei ordnungspolitisch katastrophal. Viele Leute waren gegen eine Zweckbindung von Bussgeldern und die Antastung der hoheitlichen kantonalen Aufgabe.

Aus diesem Grund empfehle ich Ihnen im Namen der Kommission, welche mit 18 zu 4 Stimmen bei 3 Enthaltungen entschieden hat, den Antrag der Minderheit Teuscher abzulehnen.



Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 10.092/6725)

Für den Antrag Aebischer ... 106 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 51 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 10.092/6726)

Für den Antrag Aebischer ... 52 Stimmen

Dagegen ... 119 Stimmen

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

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

AB 2011 N 2160 / BO 2011 N 2160

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

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. II

Antrag der Kommission

Streichen

Ch. II

Proposition de la commission

Biffer

Angenommen – Adopté

Ziff. III, IV

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. III, IV

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Änderung bisherigen Rechts

Modification du droit en vigueur

Ziff. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

mit Ausnahme von:

Art. 2 Bst. b

b. bei Widerhandlungen, die nicht von einem ermächtigten Polizeiorgan selber ...

Ch. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

à l'exception de:





Art. 2 let. b

b. aux infractions qui n'ont pas été constatées par des organes de police eux-mêmes ...

Angenommen – Adopté

Ziff. 2

Antrag der Kommission

Streichen

Ch. 2

Proposition de la commission

Biffer

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 10.092/6727)

Für Annahme des Entwurfes ... 114 Stimmen

Dagegen ... 53 Stimmen

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

Präsident (Walter Hansjörg, Präsident): Eintreten auf die Vorlage 2 haben wir bereits beschlossen.

Graf-Litscher Edith (S, TG), für die Kommission: Bei Artikel 55 geht es um die Feststellung der Fahruntfähigkeit. Sie haben bei Artikel 55 der Vorlage 1 einen Einzelantrag Hutter Markus angenommen; die Blutprobe wird beibehalten und nicht durch die beweissichere Atemalkoholprobe ersetzt. Als Folge dieser Abstimmung haben Sie den Entwurf des Bundesrates zur Vorlage 2 inhaltlich abgelehnt und für die Beibehaltung des geltenden Rechts gestimmt. Der Entwurf des Bundesrates zu einer Vorlage 2 ist somit eigentlich überflüssig. Wir können Ihnen aber keinen Antrag auf Nichteintreten stellen, da wir nach der gemeinsamen Eintretensdebatte zu den Vorlagen 1 und 2 auch auf die Vorlage 2 eingetreten sind.

Um nicht eine neue Verordnung zu beschliessen, die exakt dem geltenden Recht entspricht, empfehle ich Ihnen im Namen der Kommission die Ablehnung der Vorlage 2 in der Gesamtabstimmung.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: A l'article 55, nous avons accepté la proposition individuelle Hutter Markus conservant les tests sanguins et ainsi rejeté les dispositions du Conseil fédéral qui prévoyaient le test d'alcool dans l'haleine.

Toutefois, le conseil a décidé d'entrer en matière sur les projets 1 et 2, la loi et l'ordonnance. Nous devons donc être logiques avec nous-mêmes, revenir en arrière et ne pas voter ce projet 2 car cela ne sert à rien de voter un texte qui est déjà en application, d'autant plus que nous avons décidé de ne pas modifier l'article 55. C'est pourquoi la commission vous recommande de rejeter ce projet d'ordonnance au vote sur l'ensemble.

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Hutter Markus

Unverändert

Titre et préambule, art. 1–4

Proposition de la commission





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2011 • Neunte Sitzung • 20.12.11 • 08h00 • 10.092
Conseil national • Session d'hiver 2011 • Neuvième séance • 20.12.11 • 08h00 • 10.092



Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Hutter Markus
Inchangé

Angenommen gemäss Antrag Hutter Markus
Adopté selon la proposition Hutter Markus

Präsident (Walter Hansjörg, Präsident): Die Kommission beantragt, die Vorlage in der Gesamtabstimmung abzulehnen.

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; 10.092/6729)
Für Annahme des Entwurfes ... 0 Stimmen
Dagegen ... 164 Stimmen

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates
Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte
Proposition du Conseil fédéral
Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

AB 2011 N 2161 / BO 2011 N 2161

