

Achte Sitzung – Huitième séance**Mittwoch, 9. März 1988, Nachmittag****Mercredi 9 mars 1988, après-midi**

15.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Reichling

86.043

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

Siehe Seite 169 hiavor – Voir page 169 ci-devant

Art. 9 Abs. 2 – Art. 9 al. 2*Fortsetzung – Suite*

Bühler: Ich möchte Sie bitten, den Minderheitsantrag Ruckstuhl abzuweisen, und zwar aus folgenden Gründen:

Aus Umweltschutzgründen stehe ich seit langem voll für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein. Die grössten positiven Auswirkungen kann der öffentliche Verkehr im Langstrecken- und vor allem im Transitverkehr aufweisen. Nun haben wir aber trotz eines recht dichten Verkehrsnetzes in unserem Land verschiedene Gebiete, die vom öffentlichen Verkehr nicht erschlossen sind. Insbesondere für Gütertransporte fehlen gerade in Berggebieten sehr oft die Möglichkeiten zur Benützung des öffentlichen Verkehrs. Wir sind also auf Lastwagentransporte angewiesen. Es ist nicht so einfach, die Ausnahmegewilligungen zu erhalten, wie das hier dargelegt wurde. Dazu kommt, dass jede Bewilligung mit einer Gebühr belastet wird.

Ist es denn wirklich die Meinung dieses Parlamentes, dass wir im Berggebiet, wo wir infolge der teuren Transportkosten ohnehin teurere Güter einkaufen müssen, auch noch zusätzliche Belastungen auf uns nehmen sollen, sei es durch Gebühren für Ausnahmegewilligungen oder durch Umlad von Gütern, wie ich es aus eigener Erfahrung von Vieh- und Strohtransporten kenne?

Völlig unverständlich war mir die Argumentation von Kollege Brügger. Er hat alle Argumente aufgezählt, die im Interesse der Randgebiete für die Mehrheitslösung sprechen würden, und dann empfohlen, der Minderheit zuzustimmen.

Es besteht heute eine bescheidene Möglichkeit, die Kosten in abgelegenen Gebieten etwas zu reduzieren und den administrativen Aufwand für das Einholen der Ausnahmegewilligungen zu beseitigen.

Ein letzter Punkt: Aus Umweltschutzgründen müssten eigentlich alle für die 2,50 m-Lösung eintreten. Wenn wir nämlich vom 2,50 m breiten Fahrzeug auf das kleinere Fahrzeug umladen müssen, werden aus einer Fahrt mindestens zwei.

Sie tun auch nichts, was die Unfallgefahr der Fussgänger und der Velofahrer verkleinern könnte, weil diese Gefahr vor allem in den Zentren besteht, wo wir mit dem Mehrheitsantrag am heutigen Zustand gar nichts ändern. Das einzige, was Sie mit dem Mehrheitsantrag ändern, ist eine Beseitigung der Diskriminierung der Randgebiete.

Darum bitte ich Sie.

Basler, Berichterstatter: Es haben sich nun etwa gleich viele Einzelredner für wie gegen die Breitenerhöhung ausgesprochen. Die Argumente pro und kontra sind bekannt, die Meinungen gemacht.

Zum Eventualantrag Longet: Die Kantone sollen sowohl für die öffentlich zugelassenen Fahrzeuge als auch für ihre Strassen geringere Breiten vorschreiben dürfen, und zwar wenn der Mehrheitsantrag obsiegen sollte. Wir haben diesen Antrag nicht besprochen, aber ich kenne die Antwort, die uns gegeben worden wäre, nämlich die Kantone hätten diese Befugnis schon. Ich verweise wieder auf den umfassenden Artikel 3 des Strassenverkehrsgesetzes, besonders auf seinen Absatz 4. Aus Zeitgründen wollen wir ihn nicht vorlesen.

Noch eine abschliessende Anmerkung. Es stimmt nicht, dass die vom Bundesrat vorgeschlagene Lösung lediglich eine Umkehrung des heutigen Rechtszustands sei – also eine Legalisierung des bestehenden Zustands – oder, wie auch gesagt wird, dass sie keine wesentliche Neuerung mehr bringe. Mit ihr gibt es keine Ausnahmen mehr. Sie müssen alle erst wieder erarbeitet, erkämpft werden. 2,50 m gilt dann auch für die rund 20 000 km Nebenstrassen. Man hatte doch bisher gute Gründe, sie nicht zu öffnen. Jede Gemeinde wird dann – gemäss Artikel 3 Absatz 4 – zwar Strassen bezeichnen können, die sie nicht für 2,50 m breite Fahrzeuge öffnen will. Wenn aber jemand dagegen rekurriert, so gibt es ein Beschwerdeverfahren, das die Gemeinden dann gegen den Bürger über den Bezirksrat, Regierungsrat bis zum Bundesrat weiterziehen müssen.

Wir haben es in der Kommission verpasst, hier ein einfaches Verfahren für den Uebergang vom alten zum neuen Recht zu suchen. Der Antrag Longet und dieser Hinweis, den ich nun gegeben habe, mögen der ständertätlichen Kommission dienen und sie daran erinnern, dass man hierüber vielleicht noch nachdenken muss.

Namens der Kommission muss ich Ihnen nun Zustimmung zum Antrag des Bundesrates, also zu 2,50 m Breite, beantragen.

M. Perey, rapporteur: Je ne reprendrai pas chaque intervention présentée ici, car il faut reconnaître que pratiquement rien de nouveau n'a été émis. Je reviendrai simplement sur l'idée générale.

Tout d'abord, l'un des premiers points soulevés à propos de l'article 9 est la perte de terres cultivables. Plusieurs y sont sensibles et le rapporteur de la minorité, parlant en tant que paysan, avoue l'être également. Personnellement, je suis aussi paysan et je suis aussi très sensible à la perte de terres cultivables non seulement lorsque l'on parle de politique de circulation routière mais aussi en d'autres occasions. Or cet argument est faux, personne ne demande qu'on élargisse toutes les routes afin de favoriser la circulation de camions de 2,50 m. Déjà actuellement, sur nombre de routes secondaires, deux camions de 2,30 m ne peuvent pas se croiser, il ne faut donc pas se faire d'illusions. Il y a une façon d'agir beaucoup plus simple. Actuellement, les cantons choisissent et indiquent sur la carte les routes ouvertes au trafic des poids lourds de 2,50 m. Il suffit de faire l'inverse et de signaler les routes qui ne sont pas ouvertes au trafic à 2,50 m. Ainsi, on échappe à tout autre problème de circulation.

Certains orateurs, et M. Bühler en particulier vient de le faire, parlent des régions périphériques. Là encore je me félicite de l'intérêt que chacun a de vouloir garder cette idée respectueuse de l'égalité entre toutes les régions, mais il ne faut pas rêver: l'égalité n'est pas possible en tout, et vouloir des conditions de route et de trafic identiques en montagne et en plaine relève de l'utopie. Si les transports coûtent peut-être un peu plus cher en montagne, ce n'est pas une raison pour en majorer le coût dans le pays tout entier. Les régions de montagne – et là je parle de l'agriculture – ont d'autres possibilités de compensation, vous le savez aussi bien que moi, grâce notamment à des indemnités accordées au titre de l'aide pour la montagne. Il ne faut pas tout mélanger.

Quant à la pollution de l'air, nous relevons avec satisfaction

les préoccupations de chacun face au problème de la pollution. Cependant, je ne comprends pas la position des écologistes qui devraient applaudir des deux mains à l'élargissement des véhicules à 2,50 m.

En effet, il est prouvé que les transports de marchandises sont effectués de plus en plus au moyen de palettes standardisées d'une dimension de 80 sur 120 cm. Actuellement, un train routier normal transporte 26 palettes alors qu'un train routier d'une largeur de 2,50 m permettrait d'en transporter 34, cela fait une différence de chargement de 8 palettes par voyage. Cela signifie que sur quatre voyages, on peut en économiser un en utilisant un pont standardisé à 2,50 m. Cet argument devrait faire plaisir aux écologistes.

De plus, on parle toujours des normes en vigueur chez nos voisins. Pour l'Europe entière, quatre pays seulement n'ont pas les mêmes: deux prévoient un gabarit plus large – la Suède et l'Albanie: 2,50 m – alors que Malte prévoit 2,45 m et la Suisse 2,30 m. Nous n'avons bien évidemment de leçon à recevoir de personne, et cela ne me déplaît pas que nos lois ne soient pas toujours alignées sur celles de nos voisins, mais il faut savoir choisir nos particularités.

J'ai déjà cité l'inconvénient relatif au chargement des palettes, il faut encore souligner le problème des conteneurs qui sont normalisés à 2,42 m.

Abordons également le problème des cars. La maison qui a participé à la démonstration des véhicules devant la commission nous a exposé la situation dans leur entreprise: 28 autocars, dont 26 de 2,50 m, les deux derniers de 2,30 m ne sortant qu'en cas de nécessité et suscitant toujours des plaintes des clients quant au manque de confort. Le prix des véhicules constitue un autre élément négatif. Du fait qu'il n'y a pas de fabrique en Suisse, il faut payer plus cher les cars adaptés à nos normes que nous achetons. Voici un exemple récent: un concessionnaire des PTT de la région d'Yverdon a acheté l'an dernier un car de 32 places et le supplément de prix pour l'option suisse s'est élevé à 50 000 francs. La situation des véhicules des transports publics en ville constitue un autre exemple. En ville de Lausanne, par exemple, où la circulation est rendue difficile par la déclivité, 90 pour cent des véhicules en service sont déjà à 2,50 m. Seuls subsistent quelques vieux véhicules à 2,30 m.

En ce qui concerne la concurrence rail-route, je me suis déjà exprimé tout à l'heure et je persiste à dire qu'il ne faut pas toujours voir la concurrence, il faut penser que tout le monde n'habite pas au bord d'une voie ferrée. Il sera toujours nécessaire, afin de desservir toutes les régions, d'avoir recours à la route.

Quant à la sécurité des usagers les plus faibles, nous saluons avec satisfaction le souci d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes. Je voudrais cependant faire une remarque de principe. Il faut différencier, à mon avis, la circulation des piétons et des cyclistes lorsqu'ils sont en agglomération, en site urbain et qu'ils vont à l'école ou au travail et celle des promeneurs. Celui qui se rend à son travail a généralement un tracé imposé qui doit être protégé au maximum. Le promeneur, quant à lui, peut choisir ses itinéraires et bien qu'il mérite tout autant d'être protégé, il court moins de risques puisqu'il a le choix de son parcours. Je m'étais promis de ne pas faire de réponse directe. Permettez-moi cependant une exception: vous nous avez dit, Madame Danuser, qu'il fallait sans émotion voter en faveur de la minorité, alors que votre intervention était toute émotive. Je n'accepte pas que l'on fasse croire que celui qui votera pour 2,50 m n'a pas le respect de la vie des enfants. Vous nous avez dit avoir été touchée par un drame qui s'est produit dans votre école. Je vous comprends et si vous êtes particulièrement touchée parce qu'il s'agit de vos élèves, moi, grand-père de huit petits enfants, je connais aussi ce problème. Un de mes amis a perdu un fils en montagne, on n'a pas pour autant interdit les courses en montagne. Le drame reste toujours possible, il faut le comprendre. Il ne faut pas vouloir faire un exemple ou culpabiliser ceux qui voteront en faveur des 2,50 m.

En conclusion, cette loi qui, dans ses modifications, se voulait technique est devenue de plus en plus politique. On

peut le regretter, mais le fait est là. Il y a des arguments favorables et d'autres défavorables. Votre commission en était déjà consciente, mais il a semblé à la majorité que les arguments favorables l'emportaient. Elle vous recommande par conséquent d'accepter le projet du Conseil fédéral.

Bundesrätin Kopp: Wenn der bundesrätliche Antrag dazu führen sollte, dass Kulturland verlorengehe, dass Kinder vermehrt gefährdet würden, dass das Konkurrenzverhältnis zum öffentlichen Verkehr sich zuungunsten des öffentlichen Verkehrs entwickeln würde, wenn damit zu rechnen wäre, dass die Zahl der ausländischen Lastwagen in der Schweiz zunehmen würde, dann hätte Ihnen der Bundesrat diesen Antrag nicht unterbreitet.

Ich möchte nun nicht auf alle Argumente einzeln eintreten, sondern mich in meinen Ausführungen auf fünf mir wesentlich scheinende Punkte beschränken.

1. Die Schweiz bleibt, was die Fahrzeuggewichte angeht, innerhalb Europa eine Insel, und daran wollen wir nicht rütteln. Das ist der Trumpf, den wir in der Hand haben. Mit der Einhaltung unserer 28-Tonnen-Grenze und nicht mit der Fahrzeugbreite verhindern wir ein Anschwellen des Verkehrs von ausländischen Lastwagen. Ich weiss nicht, was gewisse Sprecher dazu veranlasst, dem Bundesrat zu unter-schieben, er treibe hier ein Dominospiel, es sei nur ein erster Schritt, dem der zweite, nämlich die Erhöhung unserer Gewichtslimite auf 40 t, folgen werde.

Der Bundesrat hat unmissverständlich klargemacht – im Ausland beginnt das Verständnis für die schweizerische Haltung zu wachsen –, dass er an der 28-Tonnen-Limite festhalten wird.

2. Hingegen wächst der Druck aus dem Ausland, namentlich von seiten der EG, und ich meine, wir könnten hier ein Zeichen setzen, ein Zeichen, das uns in keiner Art und Weise weh tut.

Es würde in den umliegenden Staaten als Starrköpfigkeit ausgelegt, wenn die Schweiz an der 2,30 m Breite festhielte. Es ist auch nicht damit zu rechnen, dass der Schwerverkehr zunehmen würde, wenn wir nun die Breite auf 2,50 m erhöhen. Es ist nämlich zu bedenken, dass auf allen Hauptverkehrsachsen schon heute 2,50 m breite Fahrzeuge zugelassen sind. Daher hat die schweizerische Breiteregelung den Verkehr ausländischer Fahrzeuge, wenn überhaupt, nur in äusserst geringem Masse beschränkt.

3. Schon heute ist ein sehr grosser Teil unseres Strassennetzes für 2,50 m breite Fahrzeuge geöffnet: Alle Nationalstrassen, 80 Prozent der Kantonsstrassen und 65 Prozent der Gemeindestrassen. Die restlichen Strassen sind nicht etwa alle zu schmal für 2,50 m breite Lastwagen, wie das verschiedene Ratsmitglieder fälschlicherweise gefolgert haben, sondern sie werden nicht für solche Fahrzeuge geöffnet, weil man sie aus Gründen der Verkehrslenkung nicht zu Hauptstrassen mit Vortrittsrecht und damit zu Durchgangsstrassen erklären will. Keineswegs müssten, sofern die Limite von 2,50 m Breite Tatsache wird, die Strassen verbreitert werden, denn ein Grossteil der noch nicht für 2,50 m breite Fahrzeuge geöffneten Strassen ist bereits heute baulich durchaus für solche Fahrzeuge geeignet. Ungeeignete Strassen können mittels Signalen für 2,50 m breite Fahrzeuge gesperrt werden.

4. Es ist auch nicht ausser acht zu lassen, dass sich die Kantone, die die geltende Breiteregelung durchsetzen müssen, vor grosse Vollzugsprobleme gestellt sehen, zumal die Fahrzeugnorm schon heute weitgehend 2,50 m beträgt. Ich habe bereits in der Eintretensdebatte gesagt, dass sich 21 Kantone dafür ausgesprochen haben, dass die zulässige Lastwagenbreite auf 2,50 m erhöht wird, und nur vier dagegen waren.

5. Wir sind davon überzeugt, dass durch die Heraufsetzung der Fahrzeugbreite auf 2,50 m die Rad- und Motorfahrradfahrer nicht zusätzlich gefährdet werden. Aufgrund der Erfahrungen in unseren Städten, wo schon heute ein Grossteil der Nutzfahrzeuge 2,50 m breit sind, namentlich alle Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, erscheinen solche Befürchtungen als unbegründet. Die Differenz von 20 cm

spielt beim Ueberholen normalerweise keine entscheidende Rolle. Jedenfalls ist in der Praxis nicht bestätigt worden, dass 2,50 m breite Fahrzeuge Zweiradfahrer relativ häufiger gefährdet hätten als 2,30 m breite Fahrzeuge.

Das sind die wesentlichen Gründe, weshalb wir zusammen mit Ihrer Kommissionsmehrheit den Minderheitsantrag von Herrn Ruckstuhl ablehnen.

Herr Longet hat einen Enventualantrag gestellt. Er möchte, dass in Artikel 9 Absatz 2 ausdrücklich festgehalten wird, dass es den Kantonen freigestellt sei, ungeeignete Strassen für 2,50 m breite Fahrzeuge zu sperren. Dieser Artikel ist völlig überflüssig, denn wir haben bereits jetzt in Artikel 3 einen Absatz 4, der lautet: «Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern.» Gemeinde und Kanton haben also bereits die Kompetenz, Strassen, die nicht geeignet sind für Fahrzeugbreiten von 2,50 m, entsprechend zu sperren. Wenn Sie aber aus psychologischen Gründen der Meinung sind, man sollte diese Kompetenz nochmals in Artikel 9 verankern, dann habe ich an sich nichts dagegen. Wir haben dann eine zweifache Kompetenz in zwei verschiedenen Artikeln. Aber wie gesagt, ändern tut das an der Sache nichts. Sie können den Eventualantrag von Herrn Longet annehmen; die Gesetzestechnik ist nicht hervorragend; aber wenn Sie es aus psychologischen Gründen für geschickt halten, dann können Sie dem Antrag zustimmen.

Präsident: 33 Ratsmitglieder haben Abstimmung unter Namensaufruf verlangt.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aliesch, Allenspach, Aregger, Aubry, Baggi, Berger, Biel, Blocher, Bonny, Bonvin, Bremi, Bühler, Burckhardt, Büttiker, Cavadini, Cevey, Cincera, Columberg, Couchepin, Coutau, Daepf, Déglise, Dietrich, Dreher, Ducret, Eggly, Eisenring, Etique, Fäh, Feigenwinter, Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Fischer-Seengen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Früh, Graf, Grassi, Gros, Guinand, Gysin, Hänggi, Hari, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Hösli, Houmard, Iten, Jeanneret, Keller, Kohler, Loeb, Luder, Maitre, Martin Jacques, Martin Paul-René, Massy, Mauch Rolf, Meier Fritz, Mühlemann, Müller-Meilen, Nebiker, Neuenschwander, Oehler, Perey, Petitpierre, Philipona, Pini, Portmann, Reich, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Rutishauser, Rüttimann, Rychen, Sager, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Scheidegger, Scherrer, Schmidhalter, Schnider, Schüle, Schwab, Segmüller, Spälti, Spoerry, Steinegger, Stucky, Theubet, Tschuppert, Weber-Schwyz, Wellauer, Widmer, Wyss Paul, Wyss William, Zbinden Paul, Zöich, Zwingli (101)

Für den Antrag der Minderheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité:

Ammann, Bär, Basler, Bäumlín Richard, Bäumlín Ursula, Bircher, Blatter, Bodénmann, Braunschweig, Brélaz, Brügger, Bundi, Bürgi, Carobbio, Danuser, David, Diener, Dormann, Dünki, Eggenberg-Thun, Engler, Eppenberger Susi, Fankhauser, Fehr, Fetz, Fierz, Grendelmeier, Günter, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Herczog, Jeanprêtre, Lanz, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Leutenegger Oberholzer, Longet, Loretan, Maeder, Mauch Ursula, Meier-Glatfelden, Morf, Müller-Aargau, Nabholz, Nussbaumer, Oester, Ott, Pitteloud, Rebeaud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Ruckstuhl, Ruf, Ruffy, Salvioni, Schmid, Seiler Rolf, Stamm, Stappung, Steffen, Stocker, Thür, Uchtenhagen, Ulrich, Widrig, Wiederkehr, Zbinden Hans, Ziegler, Züger, Zwygart (71)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Aguet, Auer, Béguelin, Borel, Caccia, Cotti, Darbellay, Euler, Giger, Haller, Hubacher, Humbel, Jaeger, Jung, Kühne, Leuba, Matthey, Meizoz, Müller-Wiliberg, Neukomm, Paccolat, Pidoux, Segond, Seiler Hanspeter, Spielmann, Wanner, Weder-Basel (27)

Präsident Reichling stimmt nicht

M. Reichling, président, ne vote pas

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	82 Stimmen
Für den Antrag Longet	84 Stimmen

Angenommen gemäss Antrag Longet

Adopté selon la proposition Longet

Art. 9 Abs. 4 und 6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 9 al. 4 et 6

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 12 Abs. 1 Bst. a

Antrag Günter

Abs. 1

Serienmässig hergestellte Motorfahrzeuge und Motorfahrzeuganhänger unterliegen der Typenprüfung. Der Bundesrat kann ferner unterstellen:

a. Bestandteile und Ausrüstungsgegenstände für Motorfahrzeuge und Fahrräder; insbesondere erlässt er Vorschriften für Schutzabdeckungen zwischen Vorder- und Hinterrädern bei Lastwagen;

Art. 12 al. 1 let. a

Proposition Günter

Al. 1

Les véhicules automobiles et remorques fabriqués en série sont soumis à l'homologation. Le Conseil fédéral peut également y soumettre:

a. Les parties intégrant et accessoires pour véhicules automobiles et cycles; il édicte en particulier des prescriptions sur les dispositifs de protection entre les roues avant et arrière des camions;

Günter: Die Anträge, die ich Ihnen vorlege, sind zum grossen Teil von der Interessengemeinschaft Velo der Schweiz vorgeschlagen worden. Wir haben ja heute morgen beim Eintreten schon festgestellt, dass das vorliegende Gesetz in erster Linie ein Gesetz für Kraftfahrzeuge ist, und wir haben heute morgen auch gehört, dass die Schweiz mehr Velofahrer zählt als Autofahrer. Vor allem dürfte jedermann klar sein, dass diese mehr des Schutzes bedürfen als die Motorfahrzeuge, und zwar aus zwei Gründen:

Erstens sind wir froh um jeden, der das Velo anstelle des Fahrzeuges benutzt. Zweitens sind sie (ohne umgebende Karosserie) weniger geschützt und verletzlicher. Eine besonders schlimme Art von Unfällen sind diejenigen, die zwischen Lastwagen und Zweiradfahrern passieren. Es sind gegen hundert Unfälle pro Jahr, die meist tödlich verlaufen. Der Unfallmechanismus ist immer ähnlich: Der Velofahrer wird vom Lastwagen überholt und touchiert. Oder er erschrickt durch den nahen Koloss und verliert das Gleichgewicht. Recht häufig gerät er so mit dem Strassenrand – sei es ein Strassenbord oder eine Mauer – in Berührung, fällt um und gerät unter das Hinterrad des Lastwagens – ein Unfall, der immer mit äusserst schweren Verletzungen, meistens mit dem Tod des Zweiradfahrers endet. Diese Unfälle

sind um so bedauerlicher, als sie vermeidbar wären. Alles, was es dazu braucht, ist, auf der rechten Seite des Lastwagens zwischen dem Vorder- und Hinterrad eine Abdeckung anzubringen, die bis knapp über den Boden reicht, damit der stürzende Velofahrer nicht unter das Hinterrad fallen kann.

Die Kommission hat das Problem gesehen und es anerkannt. Man sieht das daran, dass dazu ein Postulat der Kommission am Schluss überwiesen werden soll. Da diese Todesfälle zahlreich, zum grossen Teil aber vermeidbar sind, sollten wir diese Vorschrift ins Gesetz hineinschreiben. Ich schlage Ihnen im Namen der LdU/EVP-Fraktion daher vor, den Buchstaben a zu ergänzen, dass der Bundesrat Vorschriften zur Schutzabdeckung zwischen Vorder- und Hinterrädern bei Lastwagen erlasse. Bei Gesellschaftswagen ist das Problem zum grossen Teil heute bereits gelöst. Japan und China sind Länder, welche diese Vorschrift für Lastwagen mit grossem Erfolg eingeführt haben. Europäisch wird das Problem diskutiert, eine Einigung ist in Aussicht; aber auch hier bedarf es wieder einmal eines Landes, das vorausgeht. Es steht dem Schweizer Parlament als Gesetzgeber gut an, diese Vorschrift zu erlassen. Die Velofahrer haben heute im Falle eines Zusammenstosses mit einem Lastwagen praktisch keine Chance. Wir können ihnen eine Chance verschaffen, indem wir die vorgeschlagene Vorschrift ins Gesetz aufnehmen. Irgendeinmal sollte sich der Gesetzgeber, auch wenn er viel Vertrauen in den Bundesrat hat, klar äussern. Das Postulat der Kommission geht in die richtige Richtung; aber es genügt nicht. Wir sollten eine Ergänzung sofort hier anbringen, die dazu führt, dass viele Velofahrer – es dürften ungefähr 50 Velofahrer pro Jahr sein – entweder nicht getötet oder zumindest weniger schwer verletzt werden. Die Revision eilt also. Deshalb sollten wir uns heute definitiv dafür aussprechen und nicht nur ein Postulat überweisen.

Ich mache noch darauf aufmerksam, dass in dem Ihnen ausgeteilten Text ein Fehler unterlaufen ist. Unser Antrag ist genau gleich wie der bestehende Gesetzeswortlaut, einfach mit der Ergänzung am Schluss: «Insbesondere erlässt er Vorschriften für Schutzabdeckungen zwischen Vorder- und Hinterrädern bei Lastwagen.»

Ich bitte Sie, dem Antrag der LdU/EVP-Fraktion zuzustimmen.

Basler, Berichterstatter: Wir haben wirklich versucht, für den Schutz der Radfahrer das zu tun, was möglich ist. Wir haben noch mehr besprochen; z. B. die Hebebühnen und andere Unfallquellen. Man hat jedoch festgestellt, dass Schutzabdeckungen auch zu Schwierigkeiten führen können, z. B. bei Kippwagen. Deswegen haben wir den Weg über das Postulat gesucht.

Zu diesem Antrag ist zu sagen, dass er zu Artikel 8 über Bau und Ausrüstung der Fahrzeuge gehören würde. Dort würde man auch sehen, dass der Bund diese Kompetenz, ja mehr noch, bereits die Verpflichtung hat, aus Sicherheitsgründen Vorschriften über den Bau und die Ausrüstung zu erlassen. Ihre Kommission hat auch noch das Problem des toten Sichtwinkels besprochen, die Lücke zwischen Zugfahrzeug und Anhänger, die Warnung bei Rückwärtsfahren, die Schutzabdeckung zwischen Vorder- und Hinterrädern, was eben bei Kippfahrzeugen nicht geht, aber auch die Gefährdung beim Umgang mit Hebebühnen. Und diese Einzelheiten sind immer wieder dem Stand der Technik entsprechend zu fassen und daher in der Verordnung zu regeln. Wie gesagt: die generelle Verpflichtung dazu hat der Bund schon; für diese Einzelheiten der Verordnung hat die Kommission die Form des Postulates gewählt. Es ist überschrieben «Bau und Ausrüstung schwerer Motorwagen» und beinhaltet insbesondere das, was Kollege Günter möchte: seitliche Schutzvorrichtungen und Hebebühnen.

Ich muss Sie bitten, den Antrag auf Gesetzesstufe hier abzulehnen.

M. Perey, rapporteur: La proposition de M. Günter concernant l'article 12 n'a pas été discutée en séance de commis-

sion. Par contre, nous avons abordé la proposition de M. Wagner qui était pratiquement la même. Comme on vient de le rappeler, la commission a refusé d'inscrire cette protection dans l'article 12 et elle reviendra en fin de séance avec un postulat allant dans le même sens.

Il est évident qu'il faut toujours chercher à protéger les cyclistes. Tout à l'heure on a réussi à se rallier aux normes européennes, maintenant on nous demande de le faire sur celles du Japon et de la Chine. Je suis tout à fait d'accord pour aller chercher des exemples pour la protection le plus loin possible, mais il ne faut tout de même pas aller plus vite que la musique et, comme vient de le relever le rapporteur de langue allemande, ce n'est pas si simple que cela et on ne peut pas le faire d'office pour tous les véhicules. Voilà pourquoi, au nom de la commission, je vous demande de refuser la proposition Günter et de voter le postulat allant dans le même sens.

Bundesrätin Kopp: Es handelt sich hier nicht um eine Frage der Typenprüfung, sondern um eine Frage von Bau und Ausrüstung von Motorfahrzeugen. Der Artikel eignet sich nicht für das Anliegen von Herrn Günter, dem ich grundsätzlich Verständnis entgegenbringe. Wir können aber nicht beginnen, einzelne Bau- und Ausrüstungsvorschriften im Gesetz festzuhalten. Dazu haben wir die entsprechende Verordnung. Der Bundesrat hat die Kompetenz, dem Anliegen von Herrn Günter Rechnung zu tragen.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag abzulehnen. Ich bin aber bereit, das Postulat der Kommission, das den Bundesrat beauftragt, diese Frage zu prüfen, anzunehmen.

Präsident: Im Antrag von Herrn Günter ist ein Fehler enthalten, indem es auf der zweiten Linie heisst: «Der Bundesrat kann ferner der Typenprüfung unterstellen». Die beiden Wörter «der Typenprüfung» sind ausgelassen. Der bestehende Gesetzestext soll hier nicht verändert werden. Der Antrag bezieht sich nur auf den Text ab «insbesondere». Alles Vorangehende ist bestehender Gesetzestext.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Günter	44 Stimmen
Dagegen	71 Stimmen

Art. 12 Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Leutenegger Oberholzer

Abs. 4

Der Bundesrat bestimmt, dass an der Typenprüfung zusätzlich zu den Lärm- und Abgaswerten auch der Treibstoffverbrauch der Motorfahrzeuge festgestellt wird. Er schreibt vor, dass die festgestellten Werte veröffentlicht, in der Motorfahrzeugwerbung bekanntgegeben und die Fahrzeuge mit ihnen gekennzeichnet werden. Die Behörden des Bundes und der Kantone geben die Werte auch auf Anfrage hin bekannt.

Art. 12 al. 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Leutenegger Oberholzer

Al. 4

Le Conseil fédéral décide de faire mesurer, lors de l'homologation, la consommation de carburant des véhicules automobiles, en plus du bruit et de gaz d'échappement. Il prescrit que les résultats de ces mesures seront publiés, mentionnés dans la publicité en faveur des véhicules automobiles et indiqués sur les véhicules. Sur demande, également, les autorités de la Confédération et des cantons donneront connaissance de ces résultats.

Frau Leutenegger Oberholzer: In Artikel 12 Absatz 4 wird im Sinne einer blossen Kompetenznorm festgehalten, dass der Bundesrat neben den Lärm- und Abgaswerten auch die Treibstoffverbrauchswerte feststellen kann.

Ueber die energiepolitische Bedeutung der Erfassung der Verbrauchswerte braucht man hier wohl nicht mehr zu diskutieren. Sie kam bei der Behandlung der Motion von Frau Kopp im Nationalrat 1982 ausgiebig zur Sprache.

Unverständlich ist mir allerdings, dass der Bundesrat diese Bestimmung erneut nicht zwingend ins Gesetz aufnehmen will. Die Argumente in der Botschaft für die blosser Kompetenznorm sind meines Erachtens nicht stichhaltig. Im wesentlichen wird darin geltend gemacht, beim derzeitigen Stand der Infrastruktur sei man nicht in der Lage, derartige Messungen vorzunehmen. So oder ganz ähnlich argumentierte bereits 1982 alt Bundesrat Furgler, als er die Motion Kopp nur als Postulat entgegennehmen wollte. Bereits im Jahre 1975 hatte zudem die Zürcher Regierung die Forderung nach einer Erhebung des Treibstoffverbrauchs in der Typenprüfung gefordert.

Ich meine darum, dass es nach all diesen Jahren endlich möglich sein sollte, die Erfassung der Treibstoffverbrauchswerte bei der Typenprüfung verbindlich festzulegen und diese nicht nur als Kompetenznorm aufzunehmen.

Zweitens wird auch die Deklarationsvorschrift als blosser Kompetenznorm verankert. Auch hier sind die Argumente wenig stichhaltig. Es ist doch unbestritten und wird auch vom Bundesrat nicht in Zweifel gezogen, dass eine Deklaration kommen soll. Ich sehe nicht ein, wieso man diesen Grundsatz nicht gleich zwingend ins Gesetz aufnimmt. Die geeignete Art der Deklaration kann vom Bundesrat dann immer noch auf dem Verordnungswege eingehender geprüft und dort festgelegt werden.

Dass das Interesse an den Verbrauchswerten gering sei, kann allein aufgrund der publizierten Berichte des Bundes zu den Lärm- und Abgaswerten, die zugegebenermassen eine sehr kleine Auflage haben, nicht belegt werden; denn es steht fest, dass diese Berichte durch die Verkehrsverbände – z. B. TCS, ACS und VCS – aufbereitet und in anderer Form an die Bevölkerung weitergegeben werden. Das tatsächliche Interesse an diesen Werten kann also nicht einfach an der Auflage der Berichte abgelesen werden, sondern übersteigt diese um ein Vielfaches.

Drittens erscheint es mir wichtig, dass Lärm-, Abgas- und Treibstoffverbrauchswerte auch in der Werbung bekanntgegeben werden. Damit konnte endlich auch die Autowerbung verschlicht werden.

Wie Sie wahrscheinlich wissen, hat der VCS in der Zeit vom 1. Februar 1987 bis zum 30. April 1987 die Autoinserate eingehender untersucht. Es waren 1750 Autoinserate in 13 Zeitungen. Das Resultat hat die schlimmsten Befürchtungen bestätigt. Argumente der Verkehrssicherheit und des Umweltbewusstseins spielen in der Autowerbung eine ganz untergeordnete Rolle, wogegen u. a. die Argumente, die ein Geltungsbedürfnis befriedigen, ein Ueberlegenheitsgefühl vermitteln, Geschwindigkeit, Beschleunigungsvermögen hervorheben, im Zentrum stehen.

Persönlich bin ich überzeugt, dass man mit der obligatorischen Bekanntgabe der Lärm-, der Abgas- und der Treibstoffverbrauchswerte dazu ein gewisses Gegengewicht schaffen und dass damit die Werbung verschlicht werden kann. Immerhin werden in der Schweiz jährlich gut 135 Millionen Franken für die Autowerbung ausgegeben. In jedem Auto steckt damit eine durchschnittliche Werbeinvestition von 500 Franken. Davon sollte doch wenigstens ein Teil in eine objektive Information gehen, die das umweltgerechtere Verhalten mindestens fördern kann.

Ich ersuche Sie deshalb, meinem Antrag zuzustimmen.

Frey Walter: Ich bitte Sie, der vorliegenden Form des Artikels 12 Absatz 4 zuzustimmen und den Antrag Leutenegger abzulehnen.

Meine Begründung:

Seit Ende 1987 liefern wir dem Bundesamt für Polizeiwesen – mit «wir» meine ich alle Automobilimporteure – bereits

freiwillig den sogenannten Treibstoffnormverbrauch nach einer gleichen Messung. Diejenigen unter Ihnen, die keine Spezialisten sind, wissen vielleicht nicht, dass eine grosse Normenvielfalt in der Welt herrscht: die Japaner, die Deutschen, die Amerikaner, die Franzosen, sie alle messen ein bisschen anders als wir Schweizer. Wenn man schon mit etwas informieren soll, sollte man nicht Äpfel mit Birnen vergleichen, sondern Gleiches mit Gleichem. Wir geben also den Treibstoffverbrauch bereits auf freiwilliger Basis bekannt. Dort und bei uns kann er abgerufen werden. Ich möchte Frau Leutenegger bitten zu glauben, dass ich etwas vom Automobilverkaufen verstehe; in den letzten 22 Jahren habe ich es unter Beweis gestellt. Ich darf ihr sagen, dass der Treibstoffverbrauch durchaus ein Kriterium ist, das den Konsumenten interessiert; wo immer man ihn erwähnen kann, wird er erwähnt. Ich möchte aber hier sagen: Bitte, schreiben Sie das nicht im Gesetz vor. Das ergibt unheimliche Unkosten, es gibt Umtriebe bei der Kontrolle, es fördert Bürokratie, es lohnt den Aufwand in keiner Art und Weise. Sie kommen bedeutend billiger zu Ihrer Information. Alle entstehenden Kosten muss schlussendlich der arme Konsument tragen.

Ich verstehe Ihren Antrag. Er ist nicht total unmöglich, aber er ist total unnötig. Wir brauchen ihn nicht. Er führt nur zu mehr Bürokratie, aber ganz sicher nicht zu mehr Information.

Scherrer: Auch ich bringe dem Antrag Leutenegger durchaus Verständnis entgegen, muss mich aber, was die Normen betrifft, meinem Vorredner anschliessen. Dazu darf ich aber noch etwas sehr Wichtiges bemerken: Die ermittelten Verbrauchswerte sind reine Laborwerte; sie lassen sich in keiner Art und Weise auf die Praxis übertragen. Das heisst, der Kunde hat eine Information in den Händen, mit der er in der Praxis nichts anfangen kann. Das rührt daher, dass die Fahrzeuge in der Praxis unter sehr unterschiedlichen Bedingungen eingesetzt werden. Zudem sind in der Schweiz die Treibstoffverbrauchsmessungen im Labor aus einem ganz einfachen Grund nicht möglich: die EMPA in Dübendorf könnte das zwar machen; sie ist jedoch mit den sogenannten Retests ausgelastet – also mit den Tests der Abgasemissionen, die an Serienfahrzeugen vorgenommen werden müssen. Das Einhalten der Abgaswerte hat erste Priorität, der Treibstoffverbrauch im Labor kommt erst in zweiter Linie.

Ich kann Ihnen noch sagen, was es mit den Abgaswerten – eine Liste kann man beim Bundesamt beziehen – auf sich hat. Im letzten Jahr wurde die Zusammenstellung der Abgaswerte nur 450 Mal angefordert. Es besteht also ein sehr schwaches Interesse danach. Die Kosten pro Ausgabe belaufen sich – dies erst noch zulasten der Steuerzahler – auf 141 Franken. Das ist unverhältnismässig.

Demzufolge bitte ich Sie, den Antrag Leutenegger abzulehnen und der Fassung des Bundesrates zuzustimmen.

Basler, Berichterstatter: Im Antrag von Frau Leutenegger stecken zwei Aenderungen: die eine betrifft die imperative Formulierung anstelle der Kann-Vorschrift. Das hat seinen Grund darin, dass die Mithilfe der Automobilhersteller nötig ist; Eigeninitiative ist dort erwünscht. Nur wenn sie sich selber nicht einigen können, braucht es den Bund; daher die Kann-Formulierung.

Zum Abdruck bei der Werbung: Es handelt sich nur um Vergleichswerte und nicht um absolute Werte, die von Strassenverhältnissen und anderem abhängig sind; sie sind vergleichbar mit denen anderer Marken und Typen. Wir haben das Problem seinerzeit bei der Typenprüfung bereits einmal diskutiert – vor nahezu zehn Jahren. Der grosse Sprung ist damals wie heute gewerbepolitischer Natur, dass man Eigenschaften eines Produkts überhaupt veröffentlichen darf. Seinerzeit dachten wir, diese Typenprüfresultate wären ein Bestseller. Ich verweise auf die Botschaft: Es ist enttäuschend zu vernehmen, dass daraus nicht mehr entsteht. Heute wie damals lautet die Idee: Veröffentlichen ja, aber es

soll offen bleiben, wer diese Zahlen aufgreifen und streuen will.

Ich beantrage Ihnen, die Erweiterung dieses Artikels über den bundesrätlichen Antrag hinaus abzulehnen.

M. Perey, rapporteur: Cet article 12 n'a pas été discuté en commission dans la forme proposée par Mme Leutenegger car il n'était pas prévu dans le message; je m'exprimerai donc en mon nom personnel. Vous trouverez dans le message les raisons pour lesquelles une classification est faite sur le bruit et les gaz d'échappement et non sur la consommation. Comme vous le savez, la consommation est très variable suivant la manière de conduire, le poids du véhicule, le système de moteur, l'état de la route etc. et les données que l'on peut tirer sont des données de laboratoire qui n'ont pas grande valeur. D'autre part, comme l'a relevé M. Frey, les chiffres indiqués par les vendeurs de voitures font partie des arguments de vente et ils sont tout aussi fantaisistes que ceux qui sortent d'un laboratoire. Je vous demande donc de repousser cette proposition.

Bundesrätin Kopp: Zunächst danke ich Frau Leutenegger Oberholzer dafür, dass sie meine seinerzeitige Motion wieder ausgegraben hat und heute zur Diskussion stellt. Wenn ich sie Ihnen zur Ablehnung empfehle, so deshalb, weil sich in der Zwischenzeit einiges geändert hat.

Einmal wissen Sie, dass heute alle neu verkauften Fahrzeuge den sehr strengen Abgas- und Lärmvorschriften genügen müssen; sie müssen einen Katalysator haben, so dass heutzutage die tiefen Abgaswerte kein Argument mehr für einen Kauf abgeben. Was die Angabe des Benzinverbrauches angeht, haben bereits die Kommissionssprecher darauf hingewiesen, dass dieser Verbrauch auch von der Fahrweise abhängt und somit schwer zu bemessen ist. Wichtig ist, dass die Automobilimporteure sich freiwillig bereit erklärt haben, die entsprechenden Verbrauchswerte bekanntzugeben. Wir sind der Meinung, dass dies vorläufig genügt. Wenn sich ein Bedürfnis ergeben sollte, dass zusätzlich zu diesen Angaben der Hersteller anlässlich der Typenprüfung das Verbrauchsverhalten geprüft werden sollte, kann dies der Bundesrat aufgrund der Bestimmung später immer noch einführen.

Aus diesem Grunde bitte ich Sie, den Antrag von Frau Leutenegger Oberholzer abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Leutenegger Oberholzer	38 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	79 Stimmen

Art. 15 Abs. 1 und 4 erster und zweiter Satz

Antrag der Kommission

Abs. 1

.... werden, der seit wenigstens fünf Jahren

Abs. 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 15 al. 1 et 4 première et deuxième phrase

Proposition de la commission

Al. 1

.... d'une personne possédant depuis cinq ans

Al. 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 16 Abs. 3 Bst. g (neu)

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 16 al 3 let. g (nouvelle)

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 17 Abs. 1bis (neu) und Abs. 3 zweiter Satz sowie dritter Satz (neu)

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 17 al. 1bis (nouveau) et al. 3 deuxième phrase, ainsi que troisième phrase (nouvelle)

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 18

Antrag Schüle

Abs. 1

Streichen

Abs. 3

Die Kantone können Prüfungen der Fahrräder durchführen und die Kennzeichnung der Fahrräder regeln.

Antrag Bircher

Abs. 1

Fahrräder müssen den Vorschriften entsprechen und ein amtliches Kennzeichen tragen.

(Rest streichen, also Verzicht auf jährliche Einlöspflicht)

Art. 18

Proposition Schüle

Al. 1

Biffer

Al. 3

Les cantons peuvent soumettre les cycles à un contrôle et réglementer les signes distinctifs des cycles.

Proposition Bircher

Al. 1

Les cycles doivent répondre aux prescriptions et porter un signe distinctif officiel.

(Biffer le reste de l'alinéa et renoncer donc à l'obligation d'acheter chaque année la plaque)

Basler, Berichterstatter: Die Kennzeichnung der Fahrräder hängt heute mit der vorgeschriebenen Haftpflichtversicherung zusammen, und die Streichungsanträge der Kollegen Schüle und Bircher zu Artikel 18 Absatz 1 können nur entschieden werden, wenn ihre entsprechenden Verankerungen im Artikel 70 mitdiskutiert werden.

Ich beantrage Ihnen daher, Artikel 18 und Artikel 70 gemeinsam zu beraten, und zwar dort, wo ein Minderheitsantrag in der Fahne eingetragen ist, also bei Artikel 70.

M. Perey, rapporteur: Je vous demande de repousser la discussion de l'article 18 et de le traiter en même temps que l'article 70 et de reprendre, à ce moment-là, les deux propositions Bircher et Schüle qui sont liées et qui ne peuvent se traiter l'une sans l'autre.

Präsident: Ich beantrage, Artikel 18 mit Artikel 70 zusammen zu behandeln. Frau Bundesrätin Kopp ist damit einverstanden.

Art. 22 Abs. 1 zweiter Satz sowie dritter Satz (neu)

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 22 al. 1 deuxième phrase, ainsi que troisième phrase (nouvelle)

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 25 Abs. 1 Bst. e (neu)

Antrag Günter

e. Mit Sonnenenergie betriebene und ultraleichte Elektrofahrzeuge.

Art. 25 al. 1 let. e (nouvelle)**Proposition Günter**

e. Les véhicules à propulsion solaire et les véhicules électriques ultralégers.

Günter: Die LdU/EVP-Fraktion beantragt Ihnen hier eine Ergänzung. Im Absatz 1 Buchstaben a bis d sind alle möglichen Maschinen aufgeführt. Der Bundesrat kann diese nachstehenden Fahrzeugarten und deren Anhänger sowie ihre Führer ganz oder teilweise von den Bestimmungen des Titels, nämlich den Zulassungsvorschriften, ausnehmen und nötigenfalls ergänzende Vorschriften für sie aufstellen. Es handelt sich zum Beispiel um Fahrräder mit Hilfsmotor, Motorhandwagen, Fahrzeuge im Dienste des Militärs, Arbeitsmaschinen, Landwirtschaftstraktoren usw.

Es gibt nun eine Fahrzeugkategorie, die eine grosse Zukunft hat oder zumindest haben sollte. Eine Kategorie, in der Schweizer Unternehmen führend sind, nämlich die mit Sonnenenergie betriebenen Fahrzeuge und die ultraleichten Elektrofahrzeuge. Diese Fahrzeuge sind für jeden, der sich damit befasst, faszinierend. Diese Fahrzeugkategorie hat eine viel bessere Energienutzung. Die bisherigen Benzinfahrzeuge – das wissen Sie – nutzen etwa 20 Prozent der eingesetzten Energie; Elektro- und Sonnenenergiefahrzeuge erlangen einen viel höheren Nutzungsgrad. Medizinisch gesehen gibt es weitere Vorteile, weil leichte Fahrzeuge eine kleinere kinetische Energie haben. Beim Zusammenprall, bei einem Unfall, sind die Folgen weniger schwer. Wenn ein Rennfahrer auf einer Skipiste mit einer Geschwindigkeit von 130 km/Std. umfällt und ihm nichts im Wege steht, kann er den Sturz überleben. Ein Fahrer, der im Wagen mit 130 km/Std. ins Schleudern kommt, übersteht das kaum. Weit verbreitet ist die irrierte Meinung, dass man in einem schweren Wagen besser geschützt sei. Das stimmt für den, der im schweren Wagen sitzt, aber der andere hat dann um so schwerere Folgen zu tragen. Insgesamt wären daher bei einem Unfallgeschehen leichtere Fahrzeuge sinnvoll. Diese Fahrzeugkategorie ist aber auch für unsere Industrie interessant, weil darin die Zukunft liegt.

Die bisherigen Erfahrungen haben allerdings schon gezeigt, dass es mit den Normen und Anpassungen erhebliche Probleme gibt. Wir revidieren heute das Gesetz für die nächsten zehn Jahre. Also sollten wir etwas für diese neue Kategorie von Fahrzeugen vorsehen.

Ich schlage Ihnen vor, dass wir in die Rubrik «Ergänzung der Zulassungsvorschriften» eine Kategorie e aufnehmen (mit Sonnenenergie betriebene und ultraleichte Elektrofahrzeuge). Der Bundesrat hat dann die Möglichkeit – wir schlagen ja eine Kann-Formulierung vor –, für diesen Fall spezielle Vorschriften aufzustellen.

In der heutigen Situation könnte der Bundesrat derartige Erleichterungen vielleicht über Verordnungen auch erlauben. Aber nachdem in diesem Artikel schon verschiedene Spezialfahrzeuge aufgezählt sind, sollten wir auch für jene Fahrzeugkategorie – zugunsten deren Förderung praktisch von links bis rechts ein breiter Konsens besteht – Erleichterungen vorsehen, damit man zumindest nicht von Gesetzes wegen noch unnötige Barrieren schafft. So können wir – auch unter dem Aspekt Lärm und Abgase – eine sehr sinnvolle Entwicklungslinie richtig fördern.

Ich bitte Sie, diesem Zusatz zuzustimmen.

Frey Walter: Es tut mir leid, ich habe viel Sympathie für die Ueberlegungen von Herrn Kollege Günter. Ich darf für mich auch in Anspruch nehmen, dass ich einer der allerersten war, der Fahrzeuge mit Sonnenenergie und Elektrofahrzeuge getestet hat, der es sogar bis zu den Grands-prix, die jetzt durchgeführt wurden, gebracht hat. Es ist also nicht etwa so, dass ich die Zukunft verbauen möchte, sondern ich möchte darnach trachten, dass die Zukunft nicht verbaut wird. Wenn wir hier einen Sonderartikel, der sehr weit geht, schaffen, haben wir keine einheitlichen Kriterien mehr.

Was heisst «ultraleichte Elektrofahrzeuge»? Wo beginnt das «Ultraleichte»? Entweder haben wir ein Fahrzeug zum Personentransport, oder wir haben es eben nicht. Das muss

man sich schon gut überlegen und darf nicht einfach aus der Hüfte schießen.

Was heisst «sonnenbetriebene Fahrzeuge»? Sind das ausschliesslich mit Sonnenenergie oder mit einer Art Hybridantrieb betriebene Fahrzeuge? Wie weit geht dieser Geltungsbereich? Der Bundesrat kann nach dem heutigen Gesetzestext Ausnahmen schaffen. Es braucht also diesen Abschnitt gar nicht. Ich sympathisiere mit dieser Idee, aber ich lehne die Ausführung ab. Darum bin ich für die Ablehnung dieses Artikels 25 laut Herrn Günter.

Bircher: Es ist schade, dass Herr Frey auch zu dieser Konzeption nicht ja sagen kann. Sie haben sicher bemerkt, dass es sich um eine reine Kann-Vorschrift handelt. Es ist also keine Verpflichtung für den Bundesrat, irgendwelche Ausnahmen machen zu müssen. Er kann nach Prüfung dieser Solarfahrzeuge oder dieser elektrobetriebenen Fahrzeuge gewisse Vorschriften, wie sie für die andern Fahrzeuge gelten, erleichtern oder weglassen.

Ich bin bei der Tour de Sol dabei gewesen und mit Dutzenden von solchen Solarfahrzeugherstellern und -fahrern zusammengekommen. Es bestehen da noch sehr bürokratische Vorschriften. Das fängt an beim Gewicht der Windschutzscheiben, geht über zu Bremsproben und andern Sachen, wo einzelne kantonale Strassenverkehrsämter sehr liberal und andere wieder sehr schikanös sind. Es wäre gut, wenn der Bund gewisse erleichterte Richtlinien erlassen könnte; Herr Günter hat ja, wie gesagt, immer nur die Kann-Vorschrift vorgeschlagen. Es wäre damit ein breiterer Ansatz gegeben, um diese solarbetriebenen oder reinen Elektrofahrzeuge zu fördern. Wir dürfen nicht vergessen, es handelt sich immerhin um Fahrzeuge, die zu hundert Prozent schadstofffrei fahren und praktisch auch keinen Lärm erzeugen. Da lohnt es sich wirklich, anlässlich dieser Strassengesetzrevision an diese Kategorie zu denken.

Ich appelliere auch an Frau Bundesrätin Kopp, doch nicht bei jedem Artikel derart zurückhaltend zu sein, bei jedem Artikel fast ängstlich darauf zu warten, ob ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt oder ob alle beteiligten Kreise angehört worden sind und ja kein Komma sie allenfalls stören könnte. Gerade hier, wo es sich um eine Kann-Vorschrift handelt, glaube ich, sollte auch vom Departement aus eine gewisse Beweglichkeit und Unterstützung für diesen Artikel – zugunsten der Solarfahrzeuge – gegeben werden.

Dreher: Der Antrag des Herrn Kollegen Günter ist meines Erachtens überflüssig, denn in Artikel 25 Buchstabe a steht ja ganz klar geschrieben, dass Vorschriften für folgende Fahrzeuge aufgestellt werden können: für Fahrräder mit Hilfsmotor, Motorhandwagen und andere Fahrzeuge von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit sowie solche, die selten auf öffentlichen Strassen verwendet werden. Damit ist die ganze Problematik auch von Solar- und Elektrofahrzeugen bereits erfasst. Ich glaube, dass der Antrag Günter in diesem Falle schlicht überflüssig ist.

Basler, Berichterstatter: Es mag sein, dass dieser Antrag überflüssig ist. Er gehört eigentlich in Artikel 84 der VRV, wo der Bundesrat auf Besonderheiten der Fahrzeuge eingehen kann. Der Antrag hat der Kommission nicht vorgelegen. Es stimmt sicher auch, was Kollege Frey sagt, dass er zu unpräzise formuliert ist.

Persönlich bin ich der Meinung, solchen aus Idealistenkreisen mit viel Schweiss entwickelten Erneuerungen in Form energiesparender Produkte sollte man so wohlwollend begegnen, wie wir nur können. Hier wird ja Mäzenatentum in einer neuen Richtung betrieben, das irgendwie anzuerkennen ist. Ich würde meinen, hier sollten wir zustimmen. Das ist meine persönliche Meinung.

M. Perey, rapporteur: Cet article 25, alinéa 1, lettre e nouvelle, ne nous a pas été soumis, je ne pourrai donc pas donner l'avis de la commission.

Mon avis personnel, après avoir entendu les personnes spécialisées en la matière, est très partagé. Je dois dire que je n'aime pas beaucoup que l'on introduise dans une loi des choses que l'on ne connaît pas encore ou qui n'en sont qu'à l'état de préparation.

Voilà pourquoi je suis tout à fait mitigé sur cette affaire et vous prie d'attendre les déclarations de Mme Kopp. Personnellement, je m'y rallierai volontiers.

Bundesrätin Kopp: Ich habe grosses Verständnis für die Anliegen von Herrn Günter, nicht nur ich, sondern der Gesamtbundesrat, denn, wie Sie wissen, hat er ein Postulat entgegengenommen, das Erleichterungen für Solarfahrzeuge vorsieht.

Ich bin mit Herrn Bircher einverstanden, es ist gegenwärtig eine unbefriedigende Situation. Wir wollen diese Situation verbessern, indem wir die entsprechende Verordnung ändern. Eine Aenderung des Gesetzes ist nicht nötig, denn wir haben die Verordnungskompetenz, und wir sind daran, die Verordnung im Sinne von Herrn Günter zu ändern.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Günter	47 Stimmen
Dagegen	55 Stimmen

Art. 25 Abs. 2 Bst. i

Antrag der Kommission

Abs. 2

Der Bundesrat erlässt Vorschriften über:

i. berufsmässiger Motorfahrzeugführer. Die Fahrtschreiber dürfen nur bei Verkehrskontrollen als Beweismittel von Geschwindigkeitsübertretungen herangezogen werden, sowie allenfalls bei Fahrzeugen von Personen, die wegen zu schnellen Fahrens bestraft wurden.

Art. 25 al. 2 let. i

Proposition de la commission

Al. 2

Le Conseil fédéral édicte des prescriptions concernant:

i. par des chauffeurs professionnels, pour permettre de contrôler la durée de leur travail. Le tachygraphe ne pourra être utilisé comme moyen de prouver des infractions aux limitations de vitesse que lors des contrôles de circulation ainsi que, le cas échéant, lorsque des véhicules sont conduits par des personnes qui ont été condamnées pour excès de vitesse.

Angenommen – Adopté

Art. 27 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 27 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 31 Abs. 3 erster Satz

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 31 al. 3 première phrase

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 32 Abs. 2

(siehe Art. 3 Abs. 3bis und 3ter)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Rechsteiner, Bircher, Nauer, Ruffy, Zwygart)

Abs. 2

.... auf allen Strassen. Vorbehalten bleibt das Recht der Kantone, allgemeine Höchstgeschwindigkeiten für den Verkehr in den Ortschaften zu erlassen, soweit dies erforderlich ist, um schädliche und lästige Einwirkungen im Sinn der Gesetzgebung über den Umweltschutz zu verhindern; die Kantone können diese Befugnis den Gemeinden übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde.

Art. 32 al. 2

(voir art. 3, al. 3bis et 3ter)

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Rechsteiner, Bircher, Nauer, Ruffy, Zwygart)

Al. 2

.... sur toutes les routes. Est réservé le droit des cantons d'édicter des limitations générales de vitesse applicables dans les localités, lorsqu'elles sont nécessaires pour éviter des atteintes nuisibles ou incommodes, au sens de la législation sur la protection de l'environnement; les cantons peuvent déléguer cette compétence aux communes sous réserve de recours à une autorité cantonale.

Rechsteiner, Sprecher der Minderheit: Es geht bei Artikel 32 um eine sehr wichtige Frage und um einen sehr wichtigen Antrag. Er würde den Kantonen und Gemeinden das Recht bringen, in Ortschaften und Agglomerationen tiefere allgemeine Höchstgeschwindigkeiten zu erlassen, soweit dies aus Gründen des Umweltschutzes und zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gemäss Luftreinhalteverordnung notwendig ist.

Im Vordergrund steht dabei natürlich Tempo 30 innerorts. Eine Reihe von Studien und insbesondere auch ein Papier unseres Bundesamtes für Umweltschutz vom Mai 1987 zeigen deutlich auf, dass mit Tempo 30 innerorts die Umweltbelastung deutlich gesenkt werden könnte, ganz abgesehen von den positiven Nebeneffekten in bezug auf Verkehrssicherheit und die Milderung von Unfallfolgen. Die Statistiken zeigen ja, dass gerade die Fussgänger innerorts immer noch stark gefährdet sind. Der Bundesrat beabsichtigt nun, unter dem Druck der Verhältnisse auf dem Verordnungswege eine Zonensignalisation einzuführen. Diese würde – ich zitiere wörtlich – «innerorts in kleinräumigen, abgrenzbaren Gebieten mit gleichartigen Strassen» gelten. Wir hätten damit bestenfalls eine Möglichkeit, Tempo 30 in einzelnen Wohnquartieren einführen zu können, nicht aber eine Befugnis der Kantone oder Gemeinden, die allgemeine Höchstgeschwindigkeit in einer ganzen Ortschaft oder Agglomeration aus Gründen des Umweltschutzes tiefer ansetzen zu können. Solche tieferen Höchstgeschwindigkeiten sollten aber nicht nur auf reinen Quartierstrassen in eng abgegrenzten Gebieten, sondern auch auf den Durchgangsstrassen in Agglomerationen angeordnet werden können. Das Vorhaben des Bundesrates auf dem Verordnungswege ist lobenswert, aber es genügt nicht.

Heute ist die Anordnung abweichender Höchstgeschwindigkeiten schon für einzelne Strassenstrecken zu einem komplizierten, bürokratischen Hindernislauf geworden. Es wird Zeit, das Verfahren wenigstens für die Anordnung allgemeiner Höchstgeschwindigkeiten aus Gründen des Umweltschutzes in Ortschaften zu vereinfachen und die Kompetenzen wieder den Kantonen oder den Gemeinden zu übertragen. Die Luft muss nämlich von den Menschen eingeatmet werden, die in diesen Ortschaften leben, auch wenn die Luftbelastung zu hoch ist. Geben wir den Behörden dieser betroffenen Kantone und Gemeinden, die mit den Verhältnissen vertraut sind, auch wieder die Befugnis, das Nötige an Ort vorkehren zu können.

Frau Leutenegger Oberholzer: Ich möchte mich kurz fassen und Sie inständig bitten, dem Minderheitsantrag zuzustimmen. Die Ergänzung, wie sie die Minderheit vorschlägt, würde es den Kantonen beziehungsweise Gemeinden ermöglichen, flächendeckende Tempo-30-Versuche durchzuführen. Es ist unbestritten, dass Tempo 30 Vorteile bringt; Herr Rechsteiner hat es ausgeführt, und es ist dringend notwendig, dass der Handlungsspielraum der Kantone und Gemeinden hier ausgeweitet wird. Es gibt verschiedene Kantone und Gemeinden, die inzwischen entsprechende Postulate und Forderungen gutgeheissen haben, so unter anderem auch der Baseltöler Landrat, weil er sich von den positiven Ergebnissen der Tempo-30-Versuche im Ausland überzeugen liess. Der grösste Vorteil ist, dass Tempo 30 – und überhaupt jede Temporeduktion – eine grossflächige Verkehrsberuhigung und eine massive Reduktion der Luftschadstoffe bringt. Das praktische Problem bei der Durchführung der Tempo-30-Versuche ist heute, dass sie vom Bund bewilligt werden müssen, und da hapert es derzeit. Wir warten zum Beispiel im Kanton Baselland immer noch auf die Bewilligung der Tempo-30-Versuche in fünf Gemeinden, die auf Mitte 1988 vorgesehen waren und im Moment noch nicht durchgeführt werden können.

Ich hoffe, dass Sie mit der Zustimmung zu diesem Antrag die Kompetenzen von Kanton und Gemeinden erweitern, damit endlich Massnahmen im Verkehr ergriffen werden können, die – wie z. B. die Temporeduktionen – für die Umwelt etwas bringen und auch zur Reduktion der Luftverschmutzung und damit zur Einhaltung der Luftreinhalteverordnung wesentlich beitragen.

M. Ruffy: L'amendement de la minorité Rechsteiner, concernant l'article 32, 2e alinéa, veut offrir la possibilité aux cantons d'édicter des limitations générales de vitesse applicables dans les localités lorsqu'elles sont nécessaires pour éviter des atteintes nuisibles ou incommodantes au sens de la protection de l'environnement. Il est évident que l'on fait allusion ici, directement, aux recommandations visant à abaisser la vitesse à 30 km/h à l'intérieur des agglomérations.

Cet amendement résulte des mêmes considérations que celui qui était proposé à l'article 3 que vous avez malheureusement refusé. Il s'agit d'une inversion des priorités, comme je l'ai dit ce matin, à savoir la subordination de la mobilité à des conditions de santé supportables pour l'ensemble de la population, mais plus spécialement pour celle concentrée dans les localités.

Je vous recommande donc d'approuver cet amendement présenté par la minorité Rechsteiner.

Loretan: Viele Gemeinden und Städte in unserem Land würden aufatmen, wenn die heute harten Voraussetzungen in Artikel 32 SVG für abweichende und einfacher vorzunehmende Signalisationen auf Gemeindestrassen gelockert werden könnten. Es ist zeitweise fast unglaublich, gegen welche Schikanen unsere Kommunen in der Gesetzgebung und bei deren Handhabung heute anzukämpfen haben. Ich will ihnen ein Beispiel geben. Es stammt aus meinem engeren beruflichen Bereich.

Seit rund zehn Jahren werden die Gemeindebehörden von Zofingen daran gehindert, die Altstadt, nota bene ein Schutzobjekt von nationaler Bedeutung, mittels einer Zonensignalisierung mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h zu versehen. Interventionen beim Bundesamt für Polizeiwesen wurden regelmässig mit dem Hinweis auf die laufende Vorbereitung für eine Aenderung der geltenden Rechtsgrundlagen in irgendeiner Verordnung zum SVG abgeblockt. Vor zirka zweieinhalb Jahren gelang es dann endlich, auch dank dem Verständnis der kantonalen Behörden, in der Altstadt von Zofingen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu signalisieren, allerdings nicht als Zonensignalisation. Es ist also in einem vom Bund unter seinen Schutz gestellten Objekt heute nicht möglich, ein vernünftiges, dem Schutzobjekt angepasstes Signalisationsregime ohne grossen Tafelwald zu verwirklichen.

Ich frage die Vorsteherin des EJPD in diesem Zusammenhang an: Bis wann kommt nun endlich die seit langem versprochene Zonensignalisation?

Ein weiteres Beispiel. Es ist heute gang und gäbe, dass aus Quartieren am Rande stark belasteter Durchgangssachsen Forderungen nach Geschwindigkeitslimiten unter 50 km/h gestellt werden. Diese Forderungen werden nicht nur von «grünen» Quartierbewohnern, sondern von völlig durchschnittlichen, relativ apolitischen, normaldenkenden und -handelnden Leuten vertreten; sie wollen damit dem sogenannten Schleichverkehr Einhalt gebieten, ohne dass sogleich die zum Teil problematischen und teuren baulichen Schikanen aufgestellt werden müssen. Nach heute geltender Regelung ist diese einfache Lösung, zum Beispiel ein paar Dreissigertafeln aufzustellen, nur auf dem komplizierten Wege über ein «Gutachten» möglich. Dies schreibt das Bundesrecht in Artikel 32 Absatz 4 SVG vor.

Bundesrat und Kommission schlagen nun eine Lockerung in Absatz 4 vor – es werden Ausnahmemöglichkeiten signalisiert. Ich frage in diesem Zusammenhang: In welche Richtung gehen diese Ausnahmen und bis wann sind sie praktikabel? Es geht ja hier um Fragen und Probleme, die für den Bund von ausgesprochen untergeordneter Bedeutung sind, die ihn überhaupt nicht zu interessieren brauchen. Trotzdem zwingt der Bund heute Gemeinden und Städte, vernünftige und einfühlbare Begehren von Quartierbewohnern entweder zum vorneherein abzublocken oder dann auf den mühseligen Expertisen- und Beschwerdeweg zu leiten.

Seit Jahren warten nun also viele Gemeindebehörden und die Bevölkerung auf eine Vereinfachung der Verfahren im Artikel 32 des Strassenverkehrsgesetzes. Es ist höchste Zeit, den Gemeinden und Städten mehr Vertrauen zu schenken. Ich könnte mir vorstellen, dass ich je nach Antwort von Frau Bundesrätin Kopp den Minderheitsantrag Rechsteiner unterstützen könnte. Ich fordere aber darüber hinaus den Bundesrat nochmals auf, uns im Rahmen seiner Verordnungskompetenz endlich auch die Wohltat der Zonensignalisation zukommen zu lassen.

Frau Grendelmeier: Sie haben zum heutigen Tag ein graues Zusatzblatt bekommen; da sehen Sie als Geschäft 2 eine LdU/EVP-Motion aus dem Jahre 1986, die eigentlich genau das verlangt, was hier die Minderheit will. Es geht eigentlich nur darum, dass man in einem Land, in dem die Gemeindeautonomie so grossgeschrieben wird, diese auch da ernst nimmt, wo es um die Gebiete in Städten, in Gemeinden geht, die diese selber viel besser beurteilen können als der Bund. Ich bin mit der Antwort des Bundesrates auf unsere Motion nicht einverstanden, weil es in Punkt 4 heisst: «Nach Artikel 32 Absatz 2 des SVG fällt die Festlegung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit in den delegierten Rechtssetzungsbereich des Bundesrates.» Motionen, die den Bundesrat in diesem Bereich zu einem Tun oder Unterlassen verpflichten wollen, sind daher unechte Motionen, mithin höchstens Postulate; aber auch als das will er die Motion nicht entgegennehmen.

Ich habe das Gefühl, hier beharrte der Bundesrat auf einem Recht, das im Moment ohnehin in Frage steht, weil wir mit dem neuen Geschäftsverkehrsgesetz (GVG) genau diesen Punkt diskutiert haben. Wie weit dürfen wir in diesem Parlament in den sogenannten delegierten Rechtssetzungsbereich des Bundesrates eingreifen? Wir waren in der Nationalratskommission im Gegensatz zur Ständeratskommission einhellig der Meinung, dass es diesem Parlament zusteht, auch im delegierten Rechtssetzungsbereich zu motionieren.

Ich bitte den Bundesrat und Frau Bundesrätin Kopp, noch einmal über die Bücher zu gehen in einer Sache, welche Gemeinden, kleinste Wohneinheiten angeht, die etwas tun wollen, wofür wir alle sind – nicht nur auf dem Gebiet des Umweltschutzes, sondern vor allen Dingen auch auf dem Gebiet der Wohnlichkeit und der Verkehrssicherheit!

Ich bitte Sie, dieser Minderheit zuzustimmen.

Lanz: Als ehemaliges Exekutivmitglied der schönen Stadt am Vierwaldstättersee empfehle ich Ihnen, der Minderheit zuzustimmen, und zwar mit Ueberzeugung und ohne zuerst die Antwort der Frau Bundesrätin auf die Fragen von Herrn Loretan abzuwarten.

Immer und immer wieder betont der Bundesrat, dass die Verantwortung für die baldige Verwirklichung der Luftreinhalte-massnahmen geteilt sei. Nicht ausschliesslich der Bund, sondern die Kantone und Gemeinden sind zum Handeln verpflichtet. Die Luftreinhalteverordnung verweist in bezug auf Massnahmen gegen übermässige Emissionen des Strassenverkehrs auf «einschlägige Vorschriften», womit das Strassenverkehrsrecht gemeint ist. Aber gerade dieses Strassenverkehrsrecht enthält Lücken, die die Kantone und Gemeinden bei der Erfüllung ihrer Umweltschutzaufgaben hemmen. Der Antrag Rechsteiner würde eine dieser Lücken füllen, was leider der bundesrätliche Revisionsentwurf nicht tut. Die Ergänzung des Artikels 32 würde den Kantonen und Gemeinden gestatten, die ihnen zweck- und verhältnismässig erscheinenden und von der Bevölkerung getragenen, flächendeckenden Tempolimiten unbürokratisch anzuordnen respektive ohne zeitlichen Verzug einzuführen. Ich kann Ihnen auch aus der Sicht unserer Stadt und verschiedener Agglomerationsgemeinden bestätigen, dass der Vorschlag Rechsteiner die Arbeit einer Exekutive, die ihre Umweltschutzaufgabe ernst nimmt und speditiv handeln möchte, sehr erleichtern würde.

Da kann ich mich den Äusserungen von Kollege Loretan voll anschliessen und bitte Sie darum, der Minderheit zuzustimmen.

Wiederkehr: Seit der Einführung von Tempo 50 innerorts ist innerhalb von einem Jahr die Zahl der innerorts getöteten Menschen von 513 auf 371 zurückgegangen, also 142 Tote weniger, als Folge von zehn Stundenkilometern weniger. Es gibt sehr viele Gemeinden und Städte, die ihre Gefahrenquellen und -stellen kennen und ein Mehreres tun möchten. Allein im Kanton Zürich sind es 44 Gemeinden (etwa ein Viertel aller Gemeinden), die etwas tun möchten. Ich bitte Sie, den Antrag Rechsteiner anzunehmen, weil es mir scheint, dass der Bundesrat aus dem fernen Bern viel weniger gut als die Gemeinden selbst beurteilen kann, wo die wirklichen Gefahrenquellen liegen.

Scherrer: Ich wundere mich ein bisschen; ich wundere mich, dass man in diesem Land seit einiger Zeit die angeblichen Verkehrsprobleme in einer Einbahnstrasse lösen will. Immer mehr Behinderungen, immer mehr verbieten, immer mehr Gebote und Verbote. Ein Bundesrat, der jetzt nicht mehr im Amt ist, hat den Begriff der Akzeptanz kreiert. Er hat festgehalten, dass mit der Einführung von Tempo 50 die Grenze der Akzeptanz erreicht sei und dass es das Ende von tieferen Tempolimiten sei. Das ist der eine Punkt.

Zum andern muss ich jetzt ein bisschen technisch werden, und ich muss den Befürwortern von Tempo 30 sagen: Sie befinden sich entweder in einem fundamentalen Irrtum, oder Sie verschweigen ganz bewusst Tatsachen, nämlich die, dass Tempo 30 den Abgasausstoss nicht senkt, sondern im Gegenteil um über 50 Prozent erhöht.

Ich weiss, worauf das Gerücht beruht, der Abgasausstoss werde gesenkt. Die deutsche Stadt Buxtehude hat Versuche durchgeführt, sowohl Laborversuche als auch Versuche im täglichen Betrieb. Irgendwo in diesem Bericht hiess es dann, Tempo 30 könne den Abgasausstoss senken, aber mit dem Anhang: «Unter gleichen Fahrbedingungen». Das heisst für die Praxis, man muss bei Tempo 50 und bei Tempo 30 im gleichen Gang fahren. Diese Tatsache wird von den Befürwortern von Tempo 30 bewusst oder unbewusst immer wieder verschwiegen. Ich nehme an, Sie sind alle Automobilisten. Sie können jetzt nicht fahren, bis wir abgestimmt haben. Aber machen Sie das nächste Mal ganz privat diesen Versuch. Fahren Sie Tempo 50, ich behaupte, Sie fahren im dritten oder vierten Gang; fahren Sie dann Tempo 30, ich behaupte, Sie fahren im zweiten Gang. Wenn Sie dann noch einen Drehzahlmesser im Fahrzeug haben, werden Sie fest-

stellen, dass Sie bei Tempo 30 mit gleicher Motor-Drehzahl wesentlich langsamer fahren. Es dürfte auch einem Laien einleuchten, dass dabei der Treibstoffverbrauch und der Abgasausstoss ganz wesentlich zunimmt. Das muss hier einmal gesagt werden.

Wenn Sie Tempo 30 befürworten und mit dem Umweltschutz begründen, müssen Sie sich den leisen Vorwurf gefallen lassen, dass es Ihnen in Tat und Wahrheit gar nicht um Umweltschutz geht, sondern schlicht und einfach darum, den Individualverkehr weiter zu behindern.

Wir haben ein Konzept, wie man den Verkehr und die Luftbelastung in den Städten verbessern kann. Es gibt nur eine Lösung: auf den Hauptachsen den Verkehr verflüssigen. Nur der flüssige Verkehr rollt gleichmässig, und nur der gleichmässige Verkehr verbraucht am wenigsten Treibstoff und erzeugt am wenigsten Abgase. Wer das nicht wahrhaben will, dem muss ich sagen: es ist aber so. Damit unterbindet man gleichzeitig den sogenannten Schleichverkehr; denn wenn es auf den Hauptachsen flüssig läuft, hat der Autofahrer keinen Grund mehr, auf Schleichwege auszuweichen.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, den Antrag Rechsteiner abzulehnen und am geltenden Text festzuhalten.

Dreher: Es sind zwei Dinge, die mich veranlassen, nochmals das Wort zu ergreifen.

1. Herr Wiederkehr hat – vordergründig richtig – dargelegt, die Zahl der Verkehrstoten sei aufgrund von Tempo 50 zurückgegangen. Dieser Rückgang liegt im gesamten europäischen Trend. In der Bundesrepublik Deutschland ist die Zahl der verunfallten und getöteten Verkehrsteilnehmer jedoch in einem weit stärkeren Masse zurückgegangen als in der Schweiz, wo man ständig an den Tempolimiten herumdoktert.

2. Auch Herr Rechsteiner und andere Votanten seines Lagers haben immer wieder die Sicherheit der Fussgänger und insbesondere der Kinder bemüht. Halten wir uns also an die Fakten. Zu den Fussgängern: Im Jahre 1950 sind gemäss statistischem Jahrbuch der Schweiz – ich nehme nicht an, dass Sie diese Quelle in Zweifel ziehen – 4248 Fussgänger verunfallt. Damals gab es in der Schweiz etwa 250 000 Motorfahrzeuge, aus einer gewissen Optik also paradiesische Verhältnisse im Vergleich zu heute. 1970 betrug die Zahl der verletzten verunfallten Fussgänger 6913. 1986 sind bei 2,8 Millionen Personenwagen 3613 Fussgänger verunfallt. Der Fussgänger war noch nie so sicher wie gerade heute.

Zu den vielen Kindern, die angeblich im Strassenverkehr getötet werden: Gewiss ein tragisches Kapitel. Im Jahre 1970 sind im Strassenverkehr 190 Kinder umgekommen, ein grosser Teil von ihnen als Beifahrer in Fahrzeugen. 1986 waren es 54 Kinder. Das macht die Tragödie für die betroffenen Eltern nicht kleiner. Aber ich glaube, wir müssen aufgrund der Redlichkeit und Sachlichkeit diese Fakten im Auge behalten.

Fierz: Die Zahl der Kinderunfälle muss man immer auf die Zahl der vorhandenen Kinder beziehen, Herr Dreher. Wir haben eben seit 1970 den Pillenknick gehabt. Die Geburtenzahl ist nämlich zwischen 1964 und 1978 um 35 Prozent zurückgegangen, also gibt es auch weniger Kinderunfälle. Das ist ein Grund. Trotzdem ist zuzugeben, dass wegen verschiedener Massnahmen heute zum Glück weniger Kinder umkommen.

Namens der grünen Fraktion unterstütze ich den Antrag von Herrn Rechsteiner und der Kommissionsminderheit. Es geht ja, Herr Scherrer, nicht darum, auf den Durchgangssachsen in den Ortschaften die Geschwindigkeit zu reduzieren – es ist unbestritten, dass wir dort einen flüssigen Verkehr wollen –, sondern es geht darum, vermehrt die Möglichkeit zu schaffen, in den Wohnquartieren flächendeckende Geschwindigkeitsverlangsamungen zu schaffen, wie das ein Grossteil der Anwohner und der Eltern heute zu Recht fordert. Hier wären nicht nur Schadstoffuntersuchungen, sondern auch andere Grossversuche aus Nordrhein-Westfa-

len zu erwähnen, in denen nachgewiesen wurde, dass die Verkehrsberuhigung in Wohngebieten die Zahl der Unfälle mit Verletzten und mit Toten einfach halbiert. Das wäre auch in die Waagschale zu werfen. Dem Autogewerbe fällt mit solchen Verkehrsberuhigungen in den Wohnquartieren kein Stein aus der Krone, und es macht nicht weniger Profit. Es geht hier doch um eine Konzession, die man – auch unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte – einmal machen könnte.

Herczog: Die Ausführungen der beiden Autovertreter waren leider durch keinerlei Kenntnis «getrübt»; deshalb muss ich kurz Stellung nehmen. Wir diskutieren hier nicht über Tempo 30 oder über dessen Möglichkeiten und Randbedingungen. Es geht um eine klare Kompetenzzuweisung. Wir stehen im Vollzug zweier entscheidender Gesetze, die wir über Monate hinweg diskutiert haben: Umweltschutzgesetz und Raumplanungsgesetz. Sie wissen, dass wir dort auf kantonaler und kommunaler Ebene in Vollzugskrisen stecken, teils durch Verschulden der Kantone, teils durch Verschulden der Gemeinden. Es geht darum aufzuzeigen, dass bezüglich der Möglichkeit zur Temporeduktion auf kommunaler Ebene, wie Herr Loretan ausgeführt hat, nicht ein Verschulden der Kommunen vorliegt: sie haben nämlich die entsprechende Vollzugsmöglichkeit gar nicht. Die Diskussion und der Antrag Rechsteiner drehen sich einzig und allein darum, dass der Vollzug von zwei Verordnungen – Luftreinhalte- und Lärmschutzverordnung –, deren Basis hier durch die Gesetzgebung geschaffen wurde, auch möglich wird. Es geht nicht um einen Glaubensstreit, wieviele Kinder bei Tempo 30 sterben oder nicht – es ist lächerlich, wenn nicht gar zynisch, mit solchen Statistiken überhaupt zu operieren –, es geht darum, dass wir politische und rechtliche Randbedingungen schaffen, die den Vollzug überhaupt ermöglichen. Ich bitte Sie dringend – wenn die Gemeinden schon etwas machen wollen! –, die rechtlichen Randbedingungen zu schaffen und dem Minderheitsantrag Rechsteiner zuzustimmen.

Frau Haller: Vorweg möchte ich sagen, dass mich die Leichtigkeit, mit der Herr Dreher Zahlen über getötete Kinder genannt hat, ein bisschen betroffen gemacht hat.

Zum Votum von Herrn Scherrer: Wie Herr Herczog bereits ausführte, geht es hier gar nicht um die Frage, ob Tempo 30 falsch oder richtig sei, sondern um eine reine Kompetenzzuteilung. Es ist zu bestimmen, wer besser in der Lage ist, die örtlichen Verhältnisse zu beurteilen. Zweifellos sind die Gemeindeorgane besser dazu in der Lage. Ich möchte Herrn Scherrer darauf hinweisen, dass die Gemeindeorgane demokratisch gewählt werden. Wenn man etwas nicht richtig findet, kann man innerhalb der Gemeinde Einfluss darauf nehmen. Als Mitglied einer städtischen Exekutiven weiss ich, wie häufig man mit dem Problem konfrontiert ist, dass man irgendwo eine Notwendigkeit sähe, aber einfach nichts unternehmen kann. Wie häufig müssen wir auf Anfragen aus dem städtischen Parlament die Antwort geben, die Kompetenz befände sich nicht bei uns und wir könnten nichts unternehmen! Je häufiger wir mit dieser Frage konfrontiert sind, desto deutlicher sehen wir, wie wichtig es wäre, wenn die Gemeinde mit ihrer örtlichen Kenntnis, wenn die Gemeindeorgane etwas dazu zu sagen hätten.

Ich möchte Sie dringend bitten, dem Minderheitsantrag zuzustimmen: Diejenigen sollen urteilen können, die mit den örtlichen Verhältnissen besser vertraut sind.

Basler, Berichterstatter: Bei Artikel 3 Absatz 3bis und 3ter habe ich bereits darauf hingewiesen, dass die Kantone schon heute Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Bewohner vor Lärm und Luftverschmutzung erlassen können. Hier geht es nun darum, Herr Rechsteiner, dass die Kantone – respektive die Gemeinden, wenn sie vom Kanton die Zustimmung erhalten – generelle Tempolimits einführen können, zum Beispiel Tempo 30. Uns ist in der Kommission von Seiten des Bundesamtes für Polizeiwesen erklärt

worden, dass ein solches Zonensignal kurz vor der Einführung stehe. Wir würden also offene Türen einrennen. Herr Rechsteiner stört bei diesem Zonensignal aber die Voraussetzung, dass die Zonen auf gleichartige Strassen zu begrenzen seien und Durchgangsstrassen wieder ausgenommen werden.

Ihre Kommission begrüsst die Einführung des überfälligen Zonensignales, wie Herr Loretan es darstellte. Sie will damit erst einmal Erfahrungen sammeln. Allerdings lehnt sie den Antrag Rechsteiner, der ganze Städte umfassen würde, mit 11 zu 5 Stimmen ab.

M. Perey, rapporteur: La discussion sur cet article 32, alinéa 2 me semble avoir passablement dévié.

En séance de commission, cet article a été examiné en même temps que l'article 3, ces deux articles traitant des compétences que M. Rechsteiner, au nom de la minorité, demande d'accorder aux cantons qui, eux, peuvent les déléguer aux communes.

Je ne crois pas qu'il soit utile de revenir sur la question des 30 km/h, sur les accidents, ou sur le nombre de personnes tuées. Tel n'est pas le but de l'exercice ni celui que nous poursuivons ici.

Ce matin, nous avons traité l'article 3, et je n'avancerai donc pas les mêmes arguments en ce qui concerne l'article 32. Il faut garder, pour cette loi, la même ligne de conduite et éviter que certaines communes puissent faire ce que bon leur semble. Elles sont bien entendu responsables, mais il y a lieu de garder la tête froide et d'utiliser les mesures actuellement en vigueur.

Nous sommes en train d'étudier d'autres possibilités de diminuer la pollution atmosphérique dans les villes et les agglomérations. Il ne faut pas toujours peindre le diable sur la muraille, même si le problème est difficile.

La question des compétences doit être maintenue telle qu'elle a été résolue ce matin. C'est la raison pour laquelle la commission, se référant aux décisions prises en ce qui concerne l'article 3 et par 11 voix contre 5, rejette la proposition Rechsteiner. Je vous prie d'en faire de même et de suivre la version du Conseil fédéral.

Bundesrätin Kopp: Worum geht es beim Antrag Rechsteiner? Mit dem Antrag sollen die Kantone und per Delegation die Gemeinden ermächtigt werden, aus Gründen des Umweltschutzes allgemeine Höchstgeschwindigkeiten für den Verkehr in ganzen Ortschaften zu erlassen.

Für die Anordnung allgemeiner Höchstgeschwindigkeiten ist gemäss geltendem Recht der Bundesrat zuständig. Frau Grendelmeier, der Bundesrat wird auch in Zukunft Einmischungen in seinen delegierten Rechtssetzungsbereich per Motionen nicht dulden, denn Gesetz und Verfassung haben die Kompetenzen vernünftig aufgeteilt; so soll es auch bleiben. Hingegen steht es Ihnen selbstverständlich frei, sich der Lösung des Ständesrates anzuschliessen und dem Instrument der Empfehlung zuzustimmen; dann weiss der Bundesrat, dass Sie den dringenden Wunsch haben, in diesem delegierten Rechtssetzungsbereich Ihre Meinung ausdrücken zu können.

Für die Anordnung abweichender Höchstgeschwindigkeiten sind die Kantone zuständig. Diese klare Kompetenzaufteilung würde mit dem Antrag von Herrn Rechsteiner verwischt. Für die Anordnung der gleichen Sache, nämlich allgemeine Höchstgeschwindigkeiten, wären zwei verschiedene Behörden zuständig. Je nach Begründung der Tempolimits wäre der Bundesrat oder der Kanton zuständig. Das wird in der Praxis Probleme schaffen. Diese Probleme kennen wir bei der geltenden Regelung nicht. In diesem Zusammenhang möchte ich Sie nochmals daran erinnern, dass die Kantone und die Gemeinden bereits jetzt die Möglichkeit haben, Beschränkungen aus Umweltschutzgründen zu verfügen, sofern es nicht die der bundesrätlichen Kompetenz unterstehenden Durchgangsstrassen betrifft.

Wenn unter der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit die Anordnung von Tempo 30 in Wohngebieten verstanden wird, ist dazu keine Gesetzesänderung notwendig, da die

Voraussetzungen dafür durch die Zonensignalisation auf Verordnungsstufe vorbereitet werden.

Herrn Loretan möchte ich auf seine konkrete Frage antworten, dass die Verordnung über die Zonensignalisation bereits Ende der Sommerferien erst mir und unmittelbar danach dem Bundesrat unterbreitet wird. Sie können also davon ausgehen, dass diese Verordnung noch in diesem Herbst erlassen wird.

Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen: sie hat mit 11 zu 5 Stimmen den Antrag von Herrn Rechsteiner abgelehnt.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	86 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	60 Stimmen

Art. 32 Abs. 4 erster Satz

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 32 al. 4 première phrase

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 33 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 33 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 33 Randtitel und Abs. 4 (neu)

Antrag Günter

Randtitel

Pflichten gegenüber Fussgängern und Radfahrern

Abs. 4

Vor Fahrrad-Furten haben die Fahrzeuglenker besonders vorsichtig zu fahren. Das Anhalten auf Fahrrad-Furten ist untersagt.

Art. 33 Titre marginal et al. 4 (nouveau)

Proposition Günter

Titre marginal

Obligations à l'égard des piétons et des cyclistes

Al. 4

Le conducteur circulera avec une prudence particulière avant les passages pour cyclistes. Tout arrêt sur ces passages est interdit.

Günter: Ich beantrage Ihnen im Prinzip einen Fussgängerstreifen für Velofahrer, in meinem Antrag «Fahrrad-Furt» genannt. Es geht insbesondere um die Situation auf den Kreuzungen. Auch wo Velowege bestehen, bleibt fast auf allen Kreuzungen eine kritische Situation bestehen. Der Velofahrer wird heute oft dort geschützt, wo er nicht so gefährdet ist, nämlich, wenn es schön geradeaus einer Strasse entlang geht; wo es problematisch wird, nämlich auf der Kreuzung, ist alles wie früher. Der Velofahrer muss aufpassen, dass er möglichst heil auf die andere Seite der Kreuzung kommt. Gegenüber früher hat sich die Situation sogar insofern verschlimmert, als es auf den Strassen mehr Kraftfahrzeuge hat. Wenn wir die Fussgänger schützen, ist das richtig; wir sollten aber auch die Velofahrer auf den Kreuzungen schützen. Das würde bedingen, dass man die Marginale ändert und den Absätzen 1 bis 3 (bisheriges Gesetz), die die Fussgänger schützen, einen Absatz 4 zum Schutz der Radfahrer beifügt. Der Absatz würde lauten: «Vor Fahrrad-Furten haben die Fahrzeuglenker besonders vorsichtig zu fahren. Das Anhalten auf Fahrrad-Furten ist untersagt.» Das lehnt sich ganz eng an das an, was im Gesetz zum Fussgängerstreifen steht.

Basler, Berichterstatter: Es geht im Grunde genommen um zwei Aenderungen: einmal um die Marginale «Pflichten gegenüber Fussgängern und Radfahrern» statt – wie es heute heisst – «Pflichten gegenüber Fussgängern».

Unseres Erachtens soll es bei der bisherigen Marginale bleiben, denn der Radfahrer ist auch ein Verkehrsteilnehmer. Er ängstigt leider den Fussgänger oft so sehr wie der motorisierte Verkehrsteilnehmer.

Zum Text selber: Absatz 4 (neu): Das Parkieren ist schon in der Verkehrsregelverordnung Artikel 19 geregelt. Der Text hat der Kommission so nicht vorgelegen, aber wir haben eine ähnliche Regelung im Gesetz mit 11 zu 6 Stimmen abgelehnt. Man hat auch darauf hingewiesen, dass man den Begriff «Fahrrad-Furt» im Gesetz nicht kenne.

M. Perey, rapporteur: Là encore, cette proposition n'a pas été soumise à la commission qui pourtant avait traité une proposition presque semblable de Mme Friedli, reprise ensuite par Mme Christinat. Le problème n'est donc pas nouveau et la commission avait, lors de la première proposition, refusé d'entrer en matière par 11 voix contre 6.

A titre personnel, je dirai que l'alinéa 4 qui nous est proposé me paraît superflu. Il stipule en effet qu'il est interdit de s'arrêter sur les passages pour piétons. Mais cette proposition est déjà inscrite dans l'ordonnance à l'article 19. Il faut aussi rappeler que les cyclistes sont des usagers de la route mais que s'ils mettent pied à terre pour emprunter un passage pour piétons, ils sont considérés comme tels. Je crois donc superflu de charger inutilement cette loi et en l'occurrence je vous invite à repousser la proposition Günter.

Bundesrätin Kopp: Es wäre für den Radfahrer gefährlich, wenn analog dem Fussgängerstreifen eine Fahrradfurt geschaffen würde. Die Situation für den Radfahrer vor einer solchen Furt ist nämlich grundsätzlich anders als für den Fussgänger vor einem Fussgängerstreifen. Der Fussgänger nähert sich dem Fussgängerstreifen langsam. Er kann problemlos halten, den Verkehr beobachten und durch Zeichen dem Fahrzeugführer seine Absicht anzeigen, dass er den Vortritt beansprucht. Ein analoges Verhalten ist beim Radfahrer vor Fahrradfurten nicht denkbar. Aus diesen Gründen wird auch in Radfahrerkreisen eine solche Regelung abgelehnt.

Ich bitte Sie, sich der Mehrheit Ihrer Kommission anzuschliessen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Günter	34 Stimmen
Dagegen	76 Stimmen

Art. 34 Abs. 1

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Bircher, Christinat, Nauer, Ruffy, Wagner, Zwygart)

Abs. 1

Fahrzeuge müssen rechts, auf breiten Strassen innerhalb der rechten Fahrbahnhälfte fahren. Sie haben sich ausserorts bei langsamer Fahrt und auf unübersichtlichen Strecken möglichst an den rechten Strassenrand zu halten. Innerorts müssen die Motorfahrzeuge die rechte Seite ihrer Fahrbahnhälfte oder Fahrspur für die Radfahrer freigeben, sofern es die Fahrbahnbreite erlaubt.

Art. 34 al. 1

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Bircher, Christinat, Nauer, Ruffy, Wagner, Zwygart)

Al. 1

Les véhicules tiendront leur droite et circuleront, si la route est large, sur la moitié droite de la chaussée. A l'extérieur des localités, ils longeront le plus possible le bord droit de la chaussée, s'ils roulent lentement ou circulent sur un tronçon dépourvu de visibilité. A l'intérieur des localités, les véhicules automobiles laisseront aux cyclistes le bord droit de la demi-chaussée ou de la voie, pour autant que la largeur de la chaussée le permette.

Bircher, Sprecher der Minderheit: Sie finden den Antrag zu Artikel 34 auf der Fahne. Es handelt sich hier um ein altes Anliegen der Velofahrer, aber auch der Zweiradverbände. Zusammengefasst lautet der Antrag: Sofern die Strasse breit genug ist, sollen Motorfahrzeuge rechts eine Spur für die Radfahrer freigeben oder freihalten.

Diese Bestimmung ist auf innerorts beschränkt. Sie soll ermöglichen, dass die Weiterfahrt von Velofahrern entlang von stehenden oder kriechenden Autokolonnen nicht behindert wird, nur weil eines oder mehrere Autos zu weit rechts platziert sind. Ich möchte diesen Antrag so qualifizieren: Es ist eine praktische und sehr einfache Verkehrsregel, die – man muss das zugeben – natürlich in erster Linie dem Radfahrer zugute kommt. Aber man kann sagen, sie schadet sicher dem Autofahrer nicht.

Kein Velofahrer ist sehr erbaut, wenn er hinter einem Auspuffrohr warten muss. Das führt bekanntlich zu den gefährlichen Schlängelmanövern. Man überholt ein stehendes Auto links, das nächste rechts, dann ist man am rechten Strassenrand weicht dann vielleicht noch auf das Trottoir aus und behindert damit die Fussgänger. Es ist auch klar, dass eine solche, für das innerstädtische Verkehrsgeschehen zentrale Bestimmung im Strassenverkehrsgesetz geregelt werden muss.

In der Kommission war von den Fachleuten des Bundesamtes für Strassenbau respektive von den entsprechenden Fachleuten der Polizeiabteilung zu hören, dass hiezu die heutige Verkehrsregelverordnung genüge. Wenn Sie aber diese Bestimmungsbestimmung genau anschauen, dann heisst es dort, dass der Abstand vom rechten Fahrbahnrand, den der Autofahrer zu halten habe, vor allem bei schnellem Fahren nachts und in Kurven grösser sein müsse. Es ist also absolut nicht der gleiche Gedanke, der dieser Bestimmung, die ich Ihnen bei Artikel 34 vorschlage, zugrunde liegt.

Wenn es sich um ein Anliegen handelt, das die Zweiradverbände unterstützen und das jedem auffällt, wenn er selbst Velo fährt, sollte ein solches Anliegen in dieser Gesetzesberatung eine Chance haben. Sie können nämlich nicht an die Verkehrsbenützer appellieren, vermehrt auf das Velo umzusteigen, aber dann dieses durch gesetzliche Bestimmungen erschweren. Wenn sich diese Velofahrer im städtischen Verkehr bewegen, kommen sie an diese Hemmschwelle, oder an diese praktischen Begebenheiten, dass sie beispielsweise eine Hunderte von Metern lange Autokolonne nicht rechts überholen können. Es wäre nichts praktischer als das, wenn man mit einer klaren Verkehrsregelung und mit einer klaren Bestimmung im Strassenverkehrsgesetz diese Vorschrift erlassen würde.

Wenn die Autofahrer einmal eine solche Bestimmung kennen und wissen, dass sie auch geahndet wird, wenn sie diese nicht einhalten, werden sie darauf achten, denn sie sind überhaupt nicht benachteiligt.

Deshalb bitte ich Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

Basler, Berichterstatter: Dieses Strassenverkehrsrecht ist so umfassend wie die Lektüre von Goethe, der so vieles sagt, dass er allen etwas sagt.

Die Aenderung, die Kollege Bircher vorschlägt, ist wiederum nicht nötig. Ich zitiere einen andern Artikel aus diesem taschenbuchdicken Verkehrsrecht mit seinen vielen Verordnungen, nämlich den Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung über Strassenverkehrsregeln, wo von «Nacht» und «in Kurven» nicht die Rede ist und damit nichts einschränkt, wo es einfach heisst: «Benützen Motorwagen und Radfahrer den-

selben Fahrstreifen, so müssen die Motorwagen links, die Radfahrer rechts fahren.»

Auch für den Kolonnenverkehr gilt gemäss heutiger Verkehrsregelverordnung diese Aufteilung in den Verkehrsraum. Die Verordnung verlangt diese Rücksicht des Automobilisten auf die Radfahrer, auch ausserorts! Sie geht also über das Anliegen der Minderheit hinaus.

Es ist auch gesagt worden, dieser Verordnungstext solle auf Gesetzesstufe angehoben werden. Das ist abzulehnen, weil das Gesetz ein Rahmengesetz ist und weil noch viele bedeutendere Vorschriften in der Verordnung festgelegt werden, aber auch deshalb, weil bezüglich Rechtsverbindlichkeit kein Unterschied besteht zwischen Gesetz und Verordnung. Das sind wiederum die Gründe, warum die Kommission mit zehn zu sechs Stimmen den Antrag der Minderheit ablehnt.

M. Perey, rapporteur: La proposition de minorité défendue par M. Bircher voudrait inclure dans la loi une plus grande garantie pour la sécurité des cyclistes. Actuellement, ce détail est réglé dans l'ordonnance et je crois que c'est bien ainsi. Il n'est pas facile de vouloir tout mettre dans une loi. On oublie toujours quelque chose. L'ordonnance est là pour compléter, pour corriger et l'on peut la modifier plus facilement. Insérer dans la loi un texte qui stipule: «...pour autant qu'on ait la place, pour autant que la largeur le permette ...» qui demande au chauffeur une interprétation personnelle de la situation, n'est pas réaliste. Il y aura toujours un chauffeur pour affirmer qu'il avait la place et un autre pour dire exactement le contraire. Ce problème est réglé par l'ordonnance sur la circulation routière, c'est pourquoi la commission a rejeté cette proposition par 10 voix contre 6 et propose d'en rester au texte de la majorité.

Bundesrätin Kopp: Der Kommissionspräsident hat zu Recht darauf hingewiesen, dass den Anliegen von Herrn Bircher auf Verordnungsstufe bereits weitgehend Rechnung getragen ist.

Artikel 8 Absatz 4 der VRV sieht vor, dass die Motorwagen links, die Radfahrer rechts fahren müssen, wenn sie denselben Fahrstreifen benützen. Dasselbe gilt gemäss dem gleichen Artikel auch für den Kolonnenverkehr, wenn keine Fahrstreifen markiert sind.

Beide Bestimmungen dieses Artikels 8 gelten sowohl innerorts als auch ausserorts, so dass ich mit der Kommissionsmehrheit der Meinung bin, dass sich eine Regelung im Strassenverkehrsgesetz erübrigt.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	75 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	43 Stimmen

Art. 34 Abs. 4**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 34 al. 4**Proposition de la commission**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté**Art. 35 Abs. 5****Antrag Günter**

Fahrzeuge, auch Fahrräder, dürfen nicht überholt werden, wenn der Führer die Absicht anzeigt, nach links abzubiegen, oder wenn er vor einem Fussgängerstreifen anhält, um Fussgängern das Überqueren der Strasse zu ermöglichen.

Art. 35 al. 5**Proposition Günter**

Le dépassement d'un véhicule, y compris d'un cycle, est interdit lorsque le conducteur manifeste son intention d'obliquer à gauche ou lorsqu'il s'arrête devant un passage pour piétons afin de permettre à ceux-ci de traverser la route.

Günter: Mit meinem Antrag schlage ich Ihnen – wiederum im Einverständnis mit den Velofahrverbänden – im Abschnitt «Fahrzeuge dürfen nicht überholt werden, wenn der Führer die Absicht anzeigt, nach links abzubiegen, oder wenn er vor einem Fussgängerstreifen anhält, um Fussgängern das Überqueren der Strasse zu ermöglichen» vor, «auch Fahrräder» (dürfen nicht überholt werden) einzufügen.

Was ich Ihnen vorschlage, ist sicher unter redaktionellen Gesichtspunkten keine gute Gesetzgebung. Der Antrag kommt aus der Praxis! Wenn ich als Velofahrer bei Einspurstrecken meine Absicht ankündige, nach links abzubiegen, werde ich laufend von Fahrzeugen überholt, die meinen, mich trotzdem überholen zu können. Regierungsrat Hofstetter von Bern hat kürzlich gesagt: «Der Velofahrer ist einer der ganz wenigen Verkehrsteilnehmer, der dann am sichersten ist, wenn er häufig die Gesetze nicht einhält.» Das ist ein äusserst unguter Zustand. Sie können unter diesen Umständen nicht erwarten, dass sich Velofahrer gesetzeskonform verhalten. Normalerweise ist es so, dass einem Bürger bei gesetzmässigem Verhalten Vorteile daraus erwachsen sollten. Es sollte keineswegs so sein, dass die Gefahr des Überfahrenwerdens zunimmt, wenn man das macht, was man sollte. Genau dies ist aber der heutige Zustand.

Das gleiche gilt, wenn ich als Velofahrer vor einem Fussgängerstreifen halte: die Chance ist gross, dass ein nachfolgender Autofahrer das nicht wahrnimmt und den Fussgänger überfährt, dem ich den Übergang ermöglichen wollte. Nur wenn ich mitten auf der Fahrbahn halte, habe ich eine Möglichkeit, das zu verhindern. Halte ich jedoch am rechten Rand der Fahrbahn an, wie ich es eigentlich sollte, glaubt der Autofahrer, ich halte zu meinem Spass an und fährt durch. Den Fussgänger, den ich verdecke, sieht er nicht. An und für sich wäre Velofahren ein gutes Training für Herz und Kreislauf; das wird dadurch widerrufen, dass die Velofahrer lebensgefährlich leben. Dann wird aus dem besten Gesundheitstraining nichts.

Ich hätte eigentlich gemeint, dass wir uns in diesem Gesetz bemühen, etwas mehr für Velofahrer zu bieten. Ich stelle fest, dass alle Anträge für die Velofahrer bisher abgelehnt wurden. Am Schluss bleibt alles beim alten. Mit der Verbreiterung der Lastwagen wird der heutige Zustand noch schlimmer, als es bis anhin schon war. Ich frage mich langsam, was das soll. Wenn Frau Bundesrätin Kopp mir eine bessere Lösung vorschlagen kann, damit der heutige Zustand bessert, bin ich ohne weiteres bereit, den Antrag zugunsten einer besseren Gesetzgebung zurückzuziehen. Aber irgend etwas sollte geschehen. Es genügt nicht, dass man heute erklärt, der Antrag würde auch bewirken, dass die Velofahrer in anderen Bereichen des Gesetzes, wo sie nicht ausdrücklich erwähnt seien, nicht geschützt seien... Ich möchte bitten, dass man etwas tut, um den bestehenden, ungunstigen Zustand zu verbessern.

Basler, Berichterstatter: Der Antrag wurde in der Kommission von Kollege Zwygart nach der Diskussion zurückgezogen, weil er nicht praktikabel ist. Die Gründe dazu werden wir von Frau Bundesrätin Kopp hören.

M. Perey, rapporteur: La proposition faite par M. Günter n'est pas nouvelle, puisqu'il se borne à reprendre une proposition qui avait été déposée en commission par M. Zwygart. Cette proposition n'avait pas été discutée, M. Zwygart l'avait retirée au moment de la discussion. Je vous propose par conséquent de repousser également cette proposition.

Bundesrätin Kopp: Artikel 35 Absatz 5 des geltenden Rechts lautet: «Fahrzeuge dürfen nicht überholt werden, wenn der Führer die Absicht anzeigt, nach links abzubiegen.» In der ganzen Terminologie des Gesetzes, wo von Fahrzeugen die Rede ist, sind die Fahrräder immer auch inbegriffen. Wenn Sie in einem einzigen Artikel des Gesetzes von Fahrzeugen und Fahrrädern sprechen, stellt sich bei den übrigen Artikeln, wo nur von Fahrzeugen die Rede ist, sofort die Unsi-

cherheit ein, ob die Fahrräder dort mit inbegriffen sind oder nicht.

Der Antrag von Herrn Günter ist überflüssig. Der Begriff «Fahrzeuge» deckt sowohl Motorfahräder, Motorfahrzeuge wie auch Fahrräder. Die entsprechende Vorschrift im Strassenverkehrsgesetz ist völlig klar.

Günter: Juristisch ist der Fall klar, ich sehe es ein. Die Tatsache besteht aber, dass offenbar viele Fahrzeuglenker das nicht wissen. Die Bundesbehörden müssten sich etwas einfallen lassen, um aktiv vermehrte Aufklärung zu betreiben. In diesem Sinn ziehe ich den Antrag zurück.

Zurückgezogen – Retiré

Art. 38 Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 38 al. 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Adopté

Art. 43 Abs. 2

Antrag Leutenegger Oberholzer

Das Trottoir ist den Fussgängern, der Radweg den Radfahrern vorbehalten. Das Parkieren auf Trottoirs ist grundsätzlich verboten. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

Art. 43 al. 2

Proposition Leutenegger Oberholzer

Le trottoir est réservé aux piétons, la piste cyclable aux cyclistes. Il est interdit de se garer sur le trottoir. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions.

Frau Leutenegger Oberholzer: Ich beantrage Ihnen, dass wir ein Verbot für das Trottoirparkieren im Gesetz verankern. Wie Sie wissen, besteht heute eine Ausnahmeregelung, derzufolge Autos auf Trottoirs abgestellt werden dürfen, wenn ein Durchgang von 1,50 m Breite besteht oder wenn die Strasse weniger als 6 m breit ist. Das hat zur Folge, dass das Trottoirparkieren immer mehr zu einer verbreiteten Unsitte geworden ist, auf die unter anderem vor allem Behindertenorganisation vermehrt aufmerksam gemacht haben. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Ausnahmeregelungen in weiten Kreisen gar nicht bekannt sind – weder bei den Automobilisten noch bei der Polizei. Sowohl von seiten des Verkehrsclubs wie auch der Behindertenorganisationen wurde deshalb geltend gemacht, dass das Trottoirparkieren grundsätzlich verboten werden sollte. Ich darf auch darauf hinweisen, dass Sie in diesem Rat bereits über die Forderung im Rahmen eines Postulates der seinerzeitigen Nationalrätin Füeg diskutiert haben. Das Postulat wurde überwiesen, meines Wissens war es 1982. Ich bitte Sie also, den Grundsatz des Verbots des Trottoirparkierens jetzt in diesem Gesetz zu verankern. Frau Bundesrätin, ich hoffe, dass Sie mir nicht wieder sagen, Sie hätten zwar Verständnis für diese Forderung, aber sie gehöre nicht ins Gesetz, Sie wollten sie in einer Verordnung verankern. Es ist sehr wichtig, dass wir derartige Grundsätze, die auch den Raum der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer endlich einmal sichern, im Gesetz verankern.

Ich darf auch darauf hinweisen, dass Sie bisher alle Anträge, die die Rechte der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer (-innen), vor allem auch der Velofahrer(-innen), gestärkt hätten, abgelehnt haben. Ich hoffe, dass Sie jetzt einmal ein Zeichen setzen und diesem Antrag zustimmen.

Basler, Berichterstatter: Dieser Antrag hat uns nicht vorgelegen. Er scheint mir persönlich vernünftig. Meines Wissens läuft nun ein Vernehmlassungsverfahren. Was die Verankerung anbetrifft, ob im Gesetz oder in der flexibleren Verord-

nung: das ist eine Ermessensfrage. Vom rechtlichen Standpunkt aus sind sie gleichwertig. Wir werden mit Interesse hören, was Frau Bundesrätin Kopp zum Vernehmlassungsverfahren sagt.

M. Perey, rapporteur: Cet article n'a pas été discuté dans le cadre de la commission et je souhaite m'exprimer à titre personnel. Il peut paraître aller de soi qu'on ne stationne pas sur un trottoir, mais je voulais poser la question à Mme Leutenegger: «Quelle est la largeur d'un trottoir? Si le trottoir fait 4 ou 5 mètres comme c'est parfois le cas – vous me direz alors que ce n'est plus un trottoir, mais il est considéré comme un trottoir – et si je crois bien connaître l'ordonnance que je cite de mémoire: »le parage peut se faire sur le trottoir si un espace d'au moins 1,50 m reste libre pour les piétons« (art. 41 OCR). Il y a dans certaines villes des endroits où le trottoir peut atteindre 3, 4 ou 5 mètres, et les communes autorisent parfois le stationnement pour autant que cela ne gêne pas l'usager du trottoir. Là le problème est peut-être un peu plus compliqué qu'il n'y paraît et quant à moi je serai très prudent avant d'introduire cet article dans la loi.

Bundesrätin Kopp: Frau Leutenegger Oberholzer, ich habe bis jetzt keine Anträge abgelehnt, die zugunsten der Zweiradfahrer eingereicht wurden, sondern ich habe jeweils darauf hingewiesen, dass die entsprechende Verordnung zuständig ist und dass viele der Wünsche, die hier angebracht wurden, bereits vom Departement in Bearbeitung sind.

Genauso geht es wieder mit Ihrem jetzigen Antrag. Wir haben ein Vernehmlassungsverfahren zur Aenderung der Verkehrsregelnverordnung durchgeführt, die eben dieses Trottoirparkier-Verbot vorsieht. Die Vernehmlassung war so positiv, dass wir diese Aenderung in der Verkehrsregelnverordnung aufnehmen werden. Diese Verordnung ist in Aenderung und wird noch in diesem Jahr fertig erstellt. Aber man kann dem Antrag von Frau Leutenegger Oberholzer zustimmen. Er tut mir in dem Sinne nicht weh. Aber das Parkierungsverbot kommt so oder so, sei es im Gesetz oder in der Verordnung. Aber die Verordnung wäre der richtige Ort. Wir sollten das Gesetz als Rahmengesetz nicht mit solchen Details überlasten.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Leutenegger Oberholzer	57 Stimmen
Dagegen	62 Stimmen

Art. 46

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Zwygart, Bircher, Christinat, Nauer, Ruffy)

Abs. 1

Radfahrer müssen, ausgenommen auf Einspurstrecken, die Radstreifen benützen.

Antrag Günter

Abs. 1

Streichen

Abs. 2

Radfahrer dürfen nicht nebeneinander fahren, ausgenommen bei schwachem Verkehr, im Verband und auf Nebenstrassen.

Abs. 3 (neu)

Auf Hauptstrassen dürfen Personen, die das 16. Altersjahr erreicht haben, zum Schutze von ungeübten Kindern neben diesen fahren. Der Bundesrat kann weitere Ausnahmen bewilligen.

Art. 46

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Zwygart, Bircher, Christinat, Nauer, Ruffy)

Al. 1

Sauf sur les tronçons qui servent à la présélection, les cyclistes doivent circuler sur les bandes cyclables.

Proposition Günter

Al. 1

Biffer

Al. 2

Il est interdit aux cyclistes de circuler de front, sauf en cas de faible trafic, lorsqu'ils se déplacent en formation ou sur les routes secondaires.

Al. 3 (nouveau)

Les personnes de 16 ans au moins peuvent, afin de protéger les enfants inexercés, circuler à côté de ceux-ci sur les routes principales. Le Conseil fédéral peut autoriser d'autres dérogations.

Abs. 1 – Al. 1

Zwygart, Sprecher der Minderheit: Vermutlich würde dieser Artikel auch in die Verordnung gehören und nicht ins Gesetz. Weil nun aber dieser Artikel schon im Gesetz ist, habe ich mit anderen Kollegen den Minderheitsantrag eingereicht. Der bestehende Artikel heisst: «Radfahrer müssen die Radwege und Radstreifen benützen.» Der Antrag der Minderheit lautet: «Radfahrer müssen, ausgenommen auf Einspurstrecken, die Radstreifen benützen.» Das heisst also: Die Radfahrer brauchen nicht unbedingt den Radweg zu benützen. Der Radwegzwang soll wegfallen. Die Erklärung ist relativ einfach. Beim Autofahrer kennen wir keine Verpflichtung, die Autobahn oder Autostrasse zu benützen. Der Velofahrer hingegen soll in jedem Fall den Radweg benützen müssen. Das ist eine ungleiche Behandlung verschiedener Verkehrsteilnehmer. Zudem kommt es gerade im Winter vor, dass wegen den Schneehaufen am Strassenrand der Radstreifen unbenützbar ist oder die Ein- und Ausfahrten von Radwegen versperrt sind. Oder das bekannte Zügelauto steht einfach quer über dem Radstreifen oder Radweg, und der Radfahrer kann den Radweg nicht benützen.

Ein weiteres Beispiel, das leider immer noch vorkommt: Es gibt ungeeignete Anlagen von Radwegen. Ein Velofahrer hat aber Steigungen und Umwege nicht gerne. Wenn die normale Strasse diese Hindernisse nicht oder weniger aufweist, dann benützt er eben den Radweg nicht.

Der Radweg bietet zwar grundsätzlich Schutz und Sicherheit. Aber dieser Grund allein darf nicht zu einer Zwangsmassnahme führen. Wir sollten die Zweiradfahrer nicht ohne Not zu Gesetzesbrechern machen.

Ich bitte Sie also, aus Gründen der rechtsgleichen Behandlung verschiedener Verkehrsteilnehmer, der Kommissionsminderheit zuzustimmen.

Günter: Mein Antrag zu Absatz 1 geht noch etwas weiter als jener von Kollege Zwygart. Ich beantrage Ihnen, diesen ganzen Absatz zu streichen. Er ist völlig überflüssig. Jeder normale Velofahrer wird einen Velostreifen benützen, wenn er so angelegt ist, dass man ihn wirklich befahren kann. Der Velofahrer gefährdet nämlich sonst sein Leben. Wir sollten nicht mit einem unvernünftigen Verhalten rechnen; denn ein unvernünftiger Velofahrer, der so dumm ist und absichtlich neben dem Velostreifen fährt, der lässt sich auch nicht durch diesen Absatz 1 beeindrucken. Es ist ein typisches Beispiel unnötiger Regeldichte und für das Einführen von sinnlosen Gesetzesbestimmungen.

Vom Grundsätzlichen her: Wenn die Anlage richtig funktioniert, benützt jeder Velofahrer die Velolanlage in seinem ureigensten Interesse. Es ist einem als Velofahrer dort wohler als auf der normalen Strasse, wenn der Veloweg nicht von irgendwelchen Autobahnbauern angelegt wurde, die wenig Ahnung haben, wie sich ein Velofahrer verhält: Ich

könnte Ihnen Beispiele von Kurvenradien vorlegen, die nicht stimmen und so das richtige Velofahren verunmöglichen, Unterführungen mit grossen Steigungen usw. Wenn Anlagen aber velogerecht und verkehrstechnisch richtig gemacht werden, werden sie benützt. Das braucht man nicht zu regeln!

Ein zweiter Grund für meine Ablehnung ist der, dass die Behörden gar nicht bereit sind, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass man das einhalten könnte. Seit einem Monat herrscht Winterwetter, und jeden Morgen ist es dasselbe: Man kann den Radweg gar nicht benützen, weil vor der Ein- und Ausfahrt jedesmal ein meterhoher Schneehaufen liegt. Heute gibt es nur eine Priorität auf unseren Strassen: dass die motorisierten Verkehrsteilnehmer möglichst rasch und gut fahren können, der ganze Rest kann warten. Das ist leider Tatsache!

Ich habe mich bei den entsprechenden Strassenverkehrsämtern beschwert, weil es dort, wo ich wohne, zu sehr gefährlichen Situationen kommen kann, wenn ein Radweg nicht offen ist. Die Velofahrer müssen ausweichen, fahren auf Glätte und riskieren umzufallen, wo die Autofahrer nicht bremsen können. Die Strassenverkehrsämter haben mir gesagt, sie hätten gar nicht die Leute und das Material dazu, um morgens auch noch die Velowege frei zu machen. Wir wissen alle, dass es vor allem Schüler sind, die Velo fahren. Ihnen sollte man helfen. Unser Staat ist aber nicht bereit, dafür zu sorgen, dass Schüler am Morgen sicher in die Schule fahren können. Ich bin im letzten Monat mindestens vierzigmal zum Gesetzesbrecher wider Willen geworden, da ich einfach auf der Strasse fahren musste, weil der Veloweg nicht befahrbar war.

Absatz 1 ist also auch von der technischen Seite her eine undurchführbare Bestimmung. Ich erinnere Sie an andere Bestimmungen im Umweltschutz, die wir Ihnen vorgeschlagen haben und die mit gutem Willen durchsetzbar gewesen wären, wo dies ein wichtiger Ablehnungsgrund war. Absatz 1 ist bei den Velofahrern nicht durchsetzbar, wenn die Anlagen falsch gebaut sind; wenn die Anlagen richtig sind, ist es in gewissen Jahreszeiten von Seiten der Öffentlichkeit nicht machbar, weil man die technischen Mittel nicht hat, die Velowege zum Beispiel am Morgen rechtzeitig zu öffnen. Mit anderen Worten: Das Beste, was wir tun können, ist, diesen Absatz ersatzlos zu streichen.

Basler, Berichterstatter: Ihre Kommission lehnt den Minderheitsantrag von Herrn Zwygart mit 12 zu 5 Stimmen ab, und sie würde den noch weiter gehenden Artikel 46 Absatz 1 nach Version Günter aus folgender Ueberlegung noch wuchtiger ablehnen:

Wenn keine Pflicht mehr für die Benützung solcher Radwege besteht, ist es auch sinnlos, sie zu erstellen. Zur Entflechtung des Verkehrs gehört nicht nur, dass der Automobilist nicht auf dem Radweg fährt, sondern auch, dass der Radfahrer die Fahrbahn meidet, wenn für ihn separate Wege offenstehen. Gibt es Hindernisse, Kollege Günter, zum Beispiel keine Schneeräumung auf dem Radweg, so darf, ja muss doch der Radfahrer auf den dem Verkehr geöffneten Strassenbereich ausweichen.

Wir lehnen diese beiden Minderheitsanträge ab.

M. Perey, rapporteur: Là encore il est difficile de suivre ce qui nous est proposé.

Tout d'abord je voudrais répondre à M. Zwygart, qui reconnaît – il vient de le dire – que cette précision aurait sa place dans l'ordonnance. Je crois que la commission l'avait entendu, puisque, par 10 voix contre 1, elle avait refusé d'introduire cet alinéa conformément à la proposition de M. Zwygart.

La proposition de M. Günter, de supprimer l'alinéa 1er, est étrange, car, comme on vient de le dire, pourquoi en fait-on? Ce ne sont pas les autos ou les motos qui doivent rouler sur les pistes cyclables. Elles sont faites pour les vélos. Vous dites qu'il y a des problèmes, c'est évident que s'il y a 50 cm de neige on ne va pas y rouler. Avec une voiture, s'il y a un mètre de neige sur un chemin, on n'y roule pas non plus.

Cela va de soi. Il faut garder dans la loi ce qui est raisonnable et le reste doit se trouver dans l'ordonnance.

En ce qui concerne l'alinéa 3 nouveau, vous dites qu'il faudrait permettre à une personne de plus de 16 ans de circuler à côté d'un enfant inexpérimenté, sur les routes principales. Est-ce bien la place d'un enfant inexpérimenté de rouler sur une route principale? Je crois qu'on va vraiment trop loin, on sort du problème, et je vous propose de repousser ces amendements.

Bundesrätin Kopp: Ich habe tatsächlich wenig Verständnis für das Anliegen von Herrn Zwygart. Denn es ist ja im Interesse der Velofahrer, dass sie die speziell für sie erstellten Fahrwege auch tatsächlich benützen. Es ist auch nicht einzusehen, weshalb gerade auf Einspurstrecken Radfahrstreifen nicht benützt werden sollten. Denn gerade dort werden bisweilen Radstreifen angebracht, um den Radfahrer sicher über die Verzweigung zu führen. Im übrigen versteht es sich von selbst, dass nicht dem geradeaus führenden Radstreifen folgen muss, wer bei einer Verzweigung abbiegen will. Das ist eine Selbstverständlichkeit. Herr Günter, ebenso selbstverständlich ist, dass der Radfahrer auch die Strasse benützen kann, wenn ein Radweg nicht benützbar ist, weil z. B. der Schnee nicht geräumt ist. Aber wir können ja nicht unsere Gesetzgebung auf eine solche Ausnahmesituation abstellen.

Ich bitte Sie, zusammen mit der grossen Mehrheit Ihrer Kommission, den Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag Günter	Minderheit

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	88 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	34 Stimmen

Abs. 2 und 3 – Al. 2 et 3

Günter: Es geht um zwei Probleme: erstens um das Problem des Nebeneinanderfahrens ganz allgemein. Hier schlage ich Ihnen eine Regelung vor, die wieder auf das zurückgeht, was vor 1960 gegolten hat. Das Verbot, nebeneinander zu fahren, ist nämlich nicht immer in diesem Gesetz gewesen. Ich habe schon als Schüler nicht verstanden, warum wir nicht nebeneinander fahren und während dem Velofahren miteinander plaudern dürfen, damit der Autofahrer, der allein in seinem Wagen sitzt, mit ungebremseter Geschwindigkeit an uns vorbeibrausen kann. Darauf kommt es doch eigentlich heraus: Wenn zwei Velofahrer nebeneinander fahren, ist das nicht gefährlich wegen des Autofahrers. Der sieht sie nämlich von weitem. Aber es kann geschehen, dass er nicht ungebremsst überholen kann und warten muss, bis ein entgegenkommendes Fahrzeug vorbei ist. Anschliessend ist das Ueberholen meistens nie ein Problem, weil der Beschleunigungsunterschied derart gross ist, dass zwei Radfahrer, die nebeneinander fahren, rasch überholt sind; unter dem Blickwinkel der Gefahr ist das Verbot also nicht diskutabel. Ich muss allerdings zugeben, dass die Lösung, wie sie hier vorliegt, durchaus im Sinne des Gesetzes ist, nämlich einer ungebremsen Fahrt für diejenigen, die einen Motor an ihren vier Rädern haben.

Ich will das Rad der Zeit nicht ganz zurückdrehen, sondern schlage Ihnen vor, dass Velofahrer wenigstens auf Nebenstrassen, falls wenig Verkehr herrscht auf der Hauptstrasse und wenn sie im Verband fahren, zu zweit fahren dürfen. Das ist eine legitime Forderung, die wesentlich dazu beiträgt, das Velofahren angenehmer zu machen, und ich möchte Sie nochmals daran erinnern, dass Sie irgendwo in diesem Gesetz etwas tun sollten, damit das Velofahren etwas attraktiver wird.

Die Lösung des zweiten Problems, die ich Ihnen vorschlage, betrifft das Problem der Kinder. Ein Grossteil der Velofahrer

sind Kinder, und sie sind zum Teil ungeübt im Verkehr. Der Kommissionssprecher französischer Zunge hat schon etwas vorgegriffen und meinen Antrag bekämpft, bevor ich ihn gestellt habe. Das hat wenigstens den Vorteil, dass man seine Argumente kennt. Er sagt: Warum geht man mit unerfahrenen Kindern auf die Hauptstrasse? Meine Meinung ist nicht, dass man mit Kindern, die nicht velofahren können, auf die Hauptstrasse gehen soll! Aber irgendeinmal müssen Sie mit allen Kindern in den grösseren Verkehr. Ich kann Ihnen als Vater von etlichen Kindern sagen, dass das ein Problem ist. Heute haben Sie folgende Vorschrift: Sie müssen hintereinander fahren. Da haben Sie zwei Möglichkeiten: Sie können vor dem Kind fahren und dann Befehle nach hinten geben. Ich rate Ihnen, das einmal zu versuchen. Das Kind wird in den meisten Fällen, vor allem, wenn noch Verkehr herrscht, nichts verstehen und dann irgend etwas machen, weil es meint, der Vater habe etwas anderes gesagt. Zweite Möglichkeit: Sie fahren hinterher; die ist noch schöner. Wenn Sie dem Kind nämlich etwas rufen, dann wird es mit der grössten Wahrscheinlichkeit den Kopf drehen, um Sie besser zu verstehen, und dann schaut es nicht mehr nach vorne; Sie können sich ausmalen, was dann passiert. Im Interesse der Kinder müssen wir sie lehren, im Verkehr zu fahren, und wir müssen eine Lösung suchen, dass derjenige Erwachsene, der mitfährt, neben dem Kind fahren kann.

Ich rechne damit, dass Sie meinen Antrag 2 zu Absatz 2 ablehnen werden. Dann wird aber der Absatz 3 um so wichtiger. Wir müssen eine Möglichkeit schaffen, dass Eltern, die ihre Kinder schützen wollen und radfahren, dies legal tun können. Heute ist der Zustand illegal. Jeder vernünftige Mensch, der mit einem Kind auf die Strasse geht, tut es natürlich trotzdem, und jeder vernünftige Polizist schaut weg. Es ist aber keine gute Gesetzgebung, ein Gesetz so zu schaffen, dass man sagen muss: jeder vernünftige Mensch macht es anders, und jeder vernünftige Polizist schaut weg, wenn es übertreten wird.

Ich möchte Sie bitten, hier zuzustimmen.

Basler, Berichterstatter: Die Frage des Nebeneinanderfahrens auf Nebenstrassen, also Artikel 46 Absatz 2, wurde in der Kommission auch diskutiert; dann aber mit 12 gegen 5 Stimmen abgelehnt. Es ist zu sagen, dass der Bundesrat die Kompetenz hat, zur heutigen – wie Kollege Günter sagt – sturen Regelung auch Ausnahmen vorzusehen. Die Ausnahmen sind in Artikel 43 der Verkehrsregelverordnung geregelt. Wir haben gehört, dass das Bundesamt für Polizeiwesen den Wunsch der Zweiradverbände aufgenommen hat, dass es ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt hat, wonach auf Nebenstrassen ausserorts ein Nebeneinanderfahren doch gestattet wäre. Aber die Kantone – wurde uns gesagt – haben sich im Verhältnis von 4 zu 1 dagegen ausgesprochen, weil besonders beim Kreuzen eine sehr gefährliche Situation entstehen würde. Das ist zum Absatz 2 zu sagen.

Allerdings erachten wir den Absatz 3 als noch viel gefährlicher. Wir haben ihn auch mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt. Da sollte sogar auf Hauptstrassen ein Nebeneinanderfahren erlaubt sein. Das geht in der Tat nicht.

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Günter	32 Stimmen
Dagegen	73 Stimmen

Abs. 3 – Al. 3

Für den Antrag Günter	29 Stimmen
Dagegen	62 Stimmen

Art. 49 Abs. 2

Antrag Leutenegger Oberholzer

Die Fussgänger haben die Fahrbahn vorsichtig und auf dem

kürzesten Weg zu überschreiten, nach Möglichkeit auf einem Fussgängerstreifen. Sie haben den Vortritt auf diesem Streifen. (Rest streichen)

Art. 49 al. 2

Proposition Leutenegger Oberholzer

Les piétons traverseront la chaussée avec prudence et par le plus court chemin en empruntant, où cela est possible, un passage pour piétons. Ils bénéficient de la priorité sur de tels passages. (Biffer le reste)

Frau Leutenegger Oberholzer: In diesem Rat war bis jetzt vielfach davon die Rede, dass das Strassenverkehrsgesetz ein Rahmengesetz sei, dass man es nicht überladen solle, dass man Detailbestimmungen in die Verordnung nehmen solle. Ich mache Ihnen jetzt einen Antrag zur «Gesetzeshygiene», nämlich den Antrag, dass man in Artikel 49 Absatz 2 «... Sie haben den Vortritt auf diesem Streifen, dürfen ihn aber nicht überraschend betreten» den Nebensatz streicht. Damit werde ich sicher Ihrem Anliegen entgegenkommen, Frau Kopp, und damit das Rahmengesetz als Rahmengesetz verdeutlichen. Diese Streichung hat aber eine materielle Bedeutung. Es geht um folgendes: Heute haben die Fussgänger und Fussgängerinnen nur mehr sehr beschränkten Raum in unserem Verkehrswesen. Davon war heute schon verschiedentlich die Rede. Selbst auf den Fussgängerstreifen gilt das Vortrittsrecht nur sehr beschränkt, nämlich dann, wenn man sich schon auf dem Fussgängerstreifen befindet. Das ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass im Gesetz eindeutig festgehalten ist, dass man den Fussgängerstreifen nicht überraschend betreten darf. Wenn Autokolonnen vorbeifahren, habe ich als Fussgängerin nicht das Recht, ihn überraschend zu betreten und den Vortritt zu erzwingen. Das führt dazu, dass bei dem steigenden Verkehrsfluss die Fussgänger und Fussgängerinnen oft sehr lange warten müssen, bis sie überhaupt die Strasse überqueren können. Das hat vor allem für die betagten Verkehrsteilnehmer(-innen) ganz verheerende Konsequenzen. Ich möchte sie auch darauf hinweisen, dass gerade die Unfälle mit betagten Fussgänger(-innen) massiv zugenommen haben, vor allem auch diejenigen mit tödlichem Ausgang. Ebenso erschreckend ist die Zahl der Fussgängerunfälle, die auf den Fussgängerstreifen passieren. Es sind weit über 1000 im Jahre 1985. Dies alles ist beredter Ausdruck dafür, dass von den Automobilisten das Vortrittsrecht der Fussgänger und Fussgängerinnen auf dem Fussgängerstreifen eben nicht beachtet wird, und das ist auch Folge dieser Bestimmung im Gesetz. Ich bitte Sie also, diesen Nachsatz zu streichen und damit zu verdeutlichen, dass wir Fussgänger und Fussgängerinnen wieder das absolute Vortrittsrecht auf dem Fussgängerstreifen haben. Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

M. Perey, rapporteur: Je m'exprimerai également à titre personnel au sujet de cet article 49 dont la commission n'a pas débattu.

Mme Leutenegger nous dit que c'est un «toiletage», c'est beaucoup plus que cela, à mon avis. Nous sommes tous d'accord que sur les passages à piétons, ces derniers doivent avoir la priorité, mais il faut pour cela qu'ils marquent leur intention, et c'est ce qui se fait actuellement dans la loi. Le piéton doit manifester son intention de traverser, autrement on ne saurait jamais où on en est. Si on supprime ce groupe de mots, on va donner une fausse sécurité au piéton qui va déboucher dans une colonne de piétons et se lancer sur la route, en disant qu'il avait la priorité. C'est faux. Si les automobilistes ne laissent pas passer les piétons, ils ont tort, les piétons ont la priorité, c'est vrai, mais il faut maintenir le système actuel qui demande simplement au piéton de marquer son intention. Je vous propose de refuser cet amendement.

Bundesrätin Kopp: Ich bin nun doch etwas erstaunt über diesen Antrag von Frau Leutenegger Oberholzer, denn dieser Passus wurde ausgesprochen zur Sicherheit des Fuss-

gängers eingeführt. Wenn Sie nun diesen Satz streichen wollen, würde sich der Fussgänger in einer falschen Sicherheit wiegen, nämlich dass er das absolute Vortrittsrecht hat. Er hat das Vortrittsrecht, und die Automobilisten müssen Rücksicht nehmen, aber im Interesse des Fussgängers wurde seinerzeit der entsprechende Passus in Artikel 49 Absatz 2 eingeführt. Ich möchte Sie also im Interesse des Fussgängers bitten, nicht darauf zu verzichten.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Leutenegger Oberholzer	10 Stimmen
Dagegen	71 Stimmen

Art. 56 Abs. 3 (neu), 57 Abs. 1 und 4, 57a (Art. 57bis wird neu Art. 57a), 57b und 69

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 56 al. 3 (nouveau), 57 al. 1 et 4, 57a (l'art. 57bis devient l'art. 57a), 57b et 69

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Adopté

Art. 70

Antrag der Kommission

Abs. 2

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Bircher, Nauer, Rechsteiner, Zwygart)

Die Kantone schliessen eine Fahrrad-Haftpflichtversicherung ab. Diese muss den Schaden decken, für den der Benutzer eines Fahrrades, dessen Halter im betreffenden Kanton Wohnsitz hat, haftet. Die Versicherungsprämien zahlt der Kanton oder nach Massgabe der kantonalen Gesetzgebung die Wohnsitzgemeinde.

Antrag Schüle

Abs. 2

Die Kantone regeln die Fahrrad-Haftpflichtversicherung und stellen dabei den Versicherungsschutz in der ganzen Schweiz sicher.

Abs. 3 bis 7

Streichen

Art. 70

Proposition de la commission

Al. 2

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Bircher, Nauer, Rechsteiner, Zwygart)

Les cantons concluent une assurance-responsabilité civile pour les cycles. Celle-ci doit couvrir les dommages de celui qui utilise un cycle et dont répond le détenteur domicilié dans le canton concerné. Les primes d'assurance sont payées par le canton ou, si la législation cantonale le prévoit, par la commune de domicile.

Proposition Schüle

Al. 2

Les cantons réglementent l'assurance-responsabilité pour les cycles en assurant la protection d'assurance dans toute la Suisse.

Al. 3 à 7

Biffer

Präsident: Herr Bircher hat das Wort zur Begründung des Minderheitsantrages. Ich bitte ihn, gleichzeitig die Anträge zu Artikel 18 zu begründen.

Bircher, Sprecher der Minderheit: Der Ratspräsident hat sinnvollerweise diese zwei Artikel 18 und 70 miteinander gekoppelt zum Zweck der Begründung respektive der Diskussion, damit auch die Abstimmung in engem Zusammenhang erfolgen kann. Beide Artikel beziehen sich auf das jährlich zu lösende Kennzeichen für Velos und auf die obligatorische Versicherungspflicht. Sie finden den Minderheitsantrag, den ich hier zu vertreten habe, auf der Fahne. Ich habe auch in der Kommission zu Artikel 18 einen Antrag eingereicht, den ich hier dann wieder einzeln eingereicht habe.

Zunächst zu Artikel 18: Hier soll das jährliche Lösen eines Kennzeichens für das Velo gestrichen werden. Die Ansicht über das heutige jährliche Lösen der Velonummer ist sehr wahrscheinlich weitgehend unbestritten: es ist etwas Unsinniges, Bürokratisches; und es braucht auch enorme Mengen Aluminium – etwa 26 Tonnen –, um jährlich alle Velonummern neu zu stanzen. Man muss aber auch berücksichtigen, dass Tausende von Schalterstunden über alle Kommunen der Schweiz beansprucht werden und natürlich auch entsprechend Formalitäten zu erledigen sind, Karten auszufüllen, zu sammeln sind usw. Wenn uns unsere Angaben nicht irreführt haben, sind wir weltweit das einzige Land, das diese jährliche Kennzeicheneinlösung für Velos kennt. Wir verlangen beim Artikel 18 lediglich noch ein einmaliges amtliches Kennzeichen. Alle weiteren Einschränkungen wären zu streichen oder könnten allenfalls auf der Verordnungsstufe geregelt werden.

Ich möchte – obwohl Herr Schüle das viel besser kann – auch sagen, worin der Unterschied zum Vorschlag von Herrn Schüle etwa besteht. Er hat einen ähnlichen Antrag gestellt. Er möchte aber das einmalige, amtliche Kennzeichen abschaffen respektive es den Kantonen überlassen, ob noch ein solches Kennzeichen zu führen ist. Da meine ich, dass eine gesamtschweizerische Lösung vorzuziehen wäre. Meines Erachtens ist es auch nötig, dass ein einmaliges amtliches Kennzeichen noch besteht. Weshalb? Einmal wegen des Versicherungsobligatoriums, damit doch eine Erfassung des Fahrrads möglich ist; und dann, was wichtiger ist, für die mögliche Identifikation bei Diebstählen. Wir haben aus amtlichen Zahlen die Gegenüberstellung, dass von 100 gestohlenen Fahrrädern wegen der heutigen Identifikationsmöglichkeit immerhin 60 wieder beigebracht und dem rechtmässigen Besitzer zurückgegeben werden können. In der Bundesrepublik Deutschland, die für Velos kein solches Identifikationsmerkmal mehr besitzt, kommen noch zwei von hundert gestohlenen Fahrrädern zurück. Also ein enormes Missverhältnis.

Leider ist nun eine breit angelegte Vernehmlassung, welche das Departement in den letzten Monaten gestartet hat, nicht so weit gegangen wie unsere zwei Vorschläge Schüle und Bircher, weshalb diese Antragstellung nötig ist. Der Artikel 18 würde gemäss Vorstellungen des Departementes so stehen gelassen, sonst wäre er ja eben hier in der Revision einbezogen. Zwar würde dann die jährliche Aluminiumnummernlöschungspflicht entfallen, aber sie würde durch eine jährliche Vignettenschlacht ersetzt. Also der Velohalter müsste zwar nicht mehr die vom Umweltgedanken her unsinnige Aluminiumnummer lösen, aber doch eine Vignette. Das ist die Vorstellung des Departementes.

Man würde sich also schrittweise einer Vereinfachung nähern, aber diese Vereinfachung bliebe doch auf halbem Wege stehen. Die jährliche Bürokratie, vor allem auch diese unsinnige Warterei, diese Beanspruchung von Gemeindepersonal, würden natürlich bestehen bleiben.

Vorbildlich ist unser Nachbarland Liechtenstein. Ich möchte Ihnen dieses Beispiel zitieren. Die Liechtensteiner haben seit letztem Jahr gratis allen Velohalter eine Dauernummer abgegeben. Der Halter ist registriert, und genau das will ja eigentlich unser Antrag.

Ich zitiere auch das Beispiel des verkehrsreichsten Kantons der Schweiz. In Zürich hat eine Behördeninitiative, die von über 100 Zürcher Kantonsräten überwiesen wurde, deutlich verlangt, dass die Abgabe von Mehrjahresschildern eingeführt werde. Das entspricht eigentlich genau dem, was wir

vorschlagen, zusätzlich muss aber noch eine pauschale Versicherung durch den Kanton abgeschlossen werden.

Bei Artikel 70 geht es um die Frage: Soll überhaupt das Velo noch versichert werden? Wenn ja, ist diese Versicherung privat abzuschliessen oder kann sie allenfalls auch das Gemeinwesen übernehmen? Unser Vorschlag lautet: Die obligatorische Velo-Haftpflichtversicherung soll beibehalten, inskünftig aber vom Gemeinwesen, also von der öffentlichen Hand, pauschal übernommen werden.

Ich habe diesen Antrag bereits in der Kommission gestellt und zunächst eigentlich mit einer Lösung geliebäugelt, bei der die Prämienübernahme durch den Bund erfolgt wäre. Laut Meinung der Fachleute des Departementes wäre aber die Verfassungsgrundlage für diese Lösung in Frage gestellt. Es ist ja kaum zweckmässig, wenn wir hier einen Gesetzesartikel kreieren, der nicht verfassungsmässig abgestützt ist.

Das Departement selbst hat diese Versicherungsfrage in der Vernehmlassung, die ich vorhin erwähnt habe, gestellt und hat u. a. auch die Uebernahme der Prämien durch Kanton oder Gemeinde als Fragestellung aufgenommen. Auch hier sehen Sie, dass kein entsprechender Antrag im Gesetzesvorschlag enthalten ist. Man hat sich noch nicht für diese Uebernahme der Versicherungsprämien durch den Kanton oder die Gemeinde entscheiden können.

Das ist an sich auch schade, weil natürlich diese enge Beziehung besteht. Wenn es am Schluss dazu käme, dass man zwar bei der Nummernfrage eine Vereinfachung erzielen würde, aber die Versicherungspflicht privat bestehen liesse und jeder dann trotzdem jährlich wieder seine Versicherungsprämie bezahlen gehen müsste, dann hätten wir nach wie vor den gleichen bürokratischen Apparat.

Wir gehen grundsätzlich davon aus, dass ein Versicherungsobligatorium bestehen bleiben sollte. Auch alle zu Worte gekommenen Interessenorganisationen der Zweiradfahrer befürworten das. Der Grund ist einleuchtend: Wenn natürlich nur wenige Verkehrsteilnehmer bei Unfällen schwere Schäden hinterlassen und diese nicht gedeckt sind, dann haben wir eine grosse Lücke, die nur noch schwer zu füllen wäre.

Wir glauben, ein Versicherungsobligatorium muss für den Verkehrsteilnehmer, auch den Velofahrer, nach wie vor bestehen. Zur Vereinfachung sollte aber in Zukunft die Bezahlung der Versicherungsprämie pauschal durch das Gemeinwesen ermöglicht werden.

Die Begründung: Der Vorschlag bringt natürlich eine Vereinfachung; es ist nur noch ein Partner – der Kanton oder allenfalls das Gemeinwesen –, der dann die Versicherung abschliesst und die Prämien bezahlt. Ich glaube, man darf aber ohne weiteres auch hier dem Velofahrer etwas entgegenkommen. Er ist ein Verkehrsteilnehmer, der keine Luftschadstoffe produziert, der unser Verkehrsnetz insgesamt entlastet. Wenn man ihn hier mit dieser kleinen Geste belohnen würde, ginge es ja nicht um die paar Franken, aber es ginge um eine psychologische Geste, die sicher auch mehr Menschen für die Zukunft stärker anspornen würde, Velos zu benützen.

Ein weiterer Grund ist auch eine Ungerechtigkeit, die natürlich für die Velofahrer unverständlich ist. Die Prämien sind heute von Kanton zu Kanton recht unterschiedlich. Ich habe da einige Zahlen recherchiert. Es gelten heute beispielsweise Spitzenansätze in den Kantonen Freiburg und Tessin. Da bezahlen Sie für diese Velotaxen 16 Franken, Bern liegt beim Durchschnitt von 11 Franken, Genf liegt günstiger mit 7 Franken.

Die übrigen Kantone bewegen sich dazwischen. Sie sehen also, mehr als eine Verdoppelung vom billigsten zum teuersten Kanton. Das ist natürlich für den Velofahrer störend und uneinsichtig, auch wenn es nur um wenige Franken geht. Wenn das Gemeinwesen, wie wir es vorschlagen, die Prämien übernimmt, entfallen natürlich auch diese störenden Unterschiede, weil dann ja eben der Prämienbezahler die Kantone oder allenfalls – das lässt jetzt unser Antrag offen – die Wohnsitzgemeinden sind. Das ist übrigens heute schon vereinzelt der Fall. Ich verweise nochmals auf die

überwiesene Behördeninitiative im Kanton Zürich. Darin wird *expressis verbis* verlangt, dass die Pauschalversicherung der Velos durch die öffentliche Hand, durch den Kanton zu übernehmen wäre.

Ich bitte Sie also, den Zusammenhang zu sehen. Es geht bei beiden Artikeln, 18 und 70, um eine bedeutende Vereinfachung für die Velofahrer. Es gilt, die Frage abzuwägen, ob Sie überhaupt noch ein Kennzeichen wollen; ich habe Ihnen die Gründe genannt, weshalb wir für ein einmaliges Kennzeichen sind: Auffindung bei Diebstählen, Registratur für die Versicherung. Das zweite Schwergewicht: Die Uebernahme der Versicherungsprämie durch Kanton oder Wohnsitzgemeinde.

Das ist kurz zusammengefasst der Inhalt der beiden Anträge zu Artikel 18 und 70.

Schüle: Im März 1985 haben Sie einstimmig dem Bundesrat den Auftrag gegeben, die Velonummern abzuschaffen, einen solchen Vorschlag vorzubereiten und dabei die Versicherungsfrage zu prüfen.

Leider ist nun die Velonummern-Bürokratie in dieser Revisionsvorlage des SVG nicht angegangen worden. Die Mühlen der Verwaltung mahlen nicht so schnell. Dafür – Herr Bircher hat es erwähnt – ist letztes Jahr diese Vernehmlassung durchgeführt worden. Aus mir nicht bekannten Gründen wurde dabei Artikel 18 SVG nicht in Frage gestellt. Der Ausgangspunkt dieser Vernehmlassung war darum falsch gewählt; ob diese Velonummern-Bürokratie abgeschafft werden soll, ist doch die Frage. Verschiedene Vorstösse in Gemeinden wie Kantonen haben gezeigt, dass dies der Wunsch vieler ist. Jährlich für 2,5 Millionen Fahrräder eine Nummer – sei es ein Schild oder einen Kleber – lösen zu müssen, ist für die öffentliche Verwaltung, vor allem aber auch für die Velohalter selbst, schlicht eine Zumutung. Hier auf föderalistischem Weg eine Vereinfachung zu erreichen, ist das Ziel meines Antrages, der in Artikel 18 die Bestimmung streichen will, dass der Bund den Kantonen ein befristetes amtliches Nummernschild vorschreiben soll.

In Artikel 70 wiederum soll nur noch festgehalten sein, dass die Kantone die Fahrradhaftpflichtversicherung zu regeln und den Versicherungsschutz sicherzustellen haben. Diese Regelung überlässt es den Kantonen, wie sie die Versicherung konkret regeln wollen. Die Kantone können die Prämien wie bisher dem Halter überbinden, sie können die Prämien aber auch selbst übernehmen oder die Gemeinden damit belasten. Sie könnten aber auch die Versicherungsprämie ein einziges Mal beim Fahrradkauf erheben. Die vorgeschlagene Regelung lässt überdies zu, dass die vorbereitete Lösung mit dem Kleber schon nächstes Jahr durchgeführt werden kann. Dieses Vorhaben des Departementes kann meines Erachtens aber eben nur eine Uebergangslösung sein, weil zwar das Aluminium eingespart werden kann, aber damit die Bürokratie nicht beseitigt wird.

Darf ich meinen Vorschlag nun kurz mit dem Konzept der Minderheit vergleichen: Kollege Bircher will erstens nur auf die jährliche Einlösungspflicht, nicht aber auf das bundesrechtlich vorgeschriebene amtliche Kennzeichen verzichten. Mein Antrag überlässt es den Kantonen, ob sie überhaupt an einem amtlichen Kennzeichen festhalten wollen. Ich darf dem Argument Herrn Birchers betreffend die Identifikationsmöglichkeit entgegenhalten, dass auch der bundesrätliche Vorschlag mit dem Kleber einen Verzicht auf ein eigentliches Veloregister und damit auf eine Identifikationsmöglichkeit bedeuten würde. Die Rahmennummer der Velos könnte allenfalls ein Ersatz sein.

Herr Bircher will zweitens vom Bund aus festhalten, dass künftig die Kantone oder allenfalls die Gemeinden, in jedem Fall aber die öffentliche Hand, die Prämie zu übernehmen haben. Ueberlassen wir doch diesen Entscheid, der das Problem der Eigenverantwortlichkeit aufwirft, den Kantonen!

Das sind die Gründe, die für diesen Vorstoss sprechen. Ich ersuche Sie um Ihre Unterstützung. Ich bitte Sie in jedem Fall, eine Aenderung gegenüber dem bundesrätlichen Entwurf zu beschliessen, damit wir im weiteren Verfahren

das Problem der Velonummern-Bürokratie optimal lösen können.

M. Leuba: Nous sommes ici dans une situation quelque peu particulière en ce sens que le Département fédéral de justice et police prépare, à l'intention du Conseil fédéral, une révision de cet article 70, alinéa 2, et que les propositions Bircher et Schüle anticipent sur cette révision. Je pense que cela est dangeux parce que deux problèmes se posent de manière très claire.

La Commission intercantonale de la circulation routière, qui réunit les directeurs des polices des cantons, est absolument acquise – et nous le sommes aussi – à la suppression de la taxe sur les bicyclettes. Ce point est certain.

Les discussions entre MM. Bircher et Schüle ont révélé que la question qui se pose est celle de savoir s'il faut envisager un signe distinctif ou non. Cette question nous a longuement préoccupés et nous sommes arrivés à la conclusion qu'il fallait un signe distinctif, délivré une fois pour toutes et libre de toute taxe. En effet, on devrait pouvoir reconnaître chaque vélo, étant donné le nombre considérable de vols, chaque année. Vous ne voulez sans doute pas favoriser les voleurs, et ce signe distinctif, valable en Suisse, me paraît nécessaire.

Quant à la question de l'assurance, la majorité est d'avis que chaque canton doit pouvoir continuer d'agir à sa guise. Il y aurait cependant lieu de simplifier le système. Celui qui consiste en une vignette n'est pas compliqué. Les démarches que nous avons entreprises dans ce sens auprès de l'Association des services des automobiles sont déjà très avancées. Ces vignettes pourraient être acquises comme des timbres-poste, dans tous les bureaux de poste de Suisse. Cela serait vraiment très simple.

Il existe un avantage évident à conclure une assurance généralisée. En effet, si l'on supprimait simplement l'assurance généralisée pour la remplacer par une simple assurance individuelle, l'avantage de ne plus payer la taxe serait absorbé par la hausse du coût de la prime d'assurance. C'est pourquoi nous devons rejeter cette idée. La solution raisonnable est de permettre à chaque canton de faire comme il veut, mais au moyen du système de la vignette, par exemple, reconnu dans toute la Suisse.

C'est la raison pour laquelle il me paraît prématuré de statuer sur cette question. Mme la conseillère fédérale pourra certainement dire quand le projet sera prêt, nous espérons que ce sera très prochainement.

Je souhaite que vous vous ralliez à la position de la majorité de la commission, et que, dans un délai de six mois peut-être, le Département fédéral de justice et police puisse nous présenter un projet clair permettant de régler cette question, sans improvisation.

Frau Grendelmeier: Möglicherweise ziehe ich jetzt den Zorn meiner ökologischen Freunde auf mich.

Ich möchte Ihnen empfehlen, den Antrag Bircher abzulehnen, und zwar geht es mir nicht darum, wie und ob man diese bürokratische Velonummerngeschichte ändern, beibehalten oder was auch immer soll. Es geht mir um etwas ganz anderes. Es geht mir darum, dass ich es unverantwortlich finde, wenn man eine Haftpflichtversicherung einem Kanton oder einem wie immer gearteten Gemeinwesen überbinden will. Das verstösst meines Erachtens gegen das Verursacherprinzip, für das wir uns immer stark gemacht haben. Es verstösst auch gegen die Eigenverantwortlichkeit; und dazu möchte ich noch etwas sagen:

Ich habe manchmal den Eindruck, dass sich Velofahrer als bessere Menschen fühlen und ihren Zorn und ihre Frustration gegenüber dem Auto ungebremsst am Fussgänger, dem wirklich schwachen Teil innerhalb unseres ganzen Verkehrssystems, auslassen. Das geht soweit, dass sie, weil sie sich zu Recht auf der Strasse bedroht fühlen, auf das Trottoir ausweichen und dort genauso schlimm mit den Fussgängern verfahren wie die Automobilisten mit ihnen. Ich weiss, ich weiss, man wird mir jetzt sehr viel Böses nachsagen, und sehr viele Freunde werden zornig sein. Aber auch

Velofreunde müssen sich klar sein, dass die Strasse kein Sportfeld ist, dass sie das Trottoir nicht benützen dürfen und dass wenn möglich auch die Haftpflichtversicherung nicht noch auf ein Gemeinwesen abzuwälzen ist. Man kann sich nicht, wenn man velofährt – denn zumeist ist man auch Automobilist –, so benehmen, als wäre man auf einer Rennbahn.

Deshalb bitte ich Sie, auf jeden Fall den Antrag von Herrn Bircher, Rechsteiner und Zwygart abzulehnen. Ich halte es für verfehlt, eine ökologische Fortbewegungsmöglichkeit auf solche Weise zu fördern. Auch Velofahrer sind Verkehrsteilnehmer.

Basler, Berichterstatter: Wir führten in der Kommission eine ausgedehnte Aussprache über die Nummernschilder unserer Velos. Wir waren uns einig, dass der bisherige Zustand nicht fortauern darf. Wer nämlich Beispiele dafür sammelt, dass der administrative Aufwand für etwas grösser ist als die Gebühr, die man erhalten kann, für den sind Velonummern ein Prachtstück – es gibt sie sonst nirgends auf der Welt mehr. Wir haben bei der Herabsetzung der Arbeitszeit am Montag von den Stundenansätzen in der Schweiz gehört. Im Durchschnitt sind es 60 Franken, pro Minute also 1 Franken. Auf der Gemeinderatskanzlei müssen für jede Nummer Ausweise und Formulare ausgefüllt und abgerechnet werden, was am Ende der Buchungskette die 3 bis höchstens 8 Franken doch übersteigt! Auch der Bürger selbst braucht dann noch ein Mehrfaches an Zeit – diese ist auch Geld –, bis er wegen der Velonummer auf der Kanzlei und zurück ist; dann beginnt noch die Suche nach dem Schraubenzieher!

Die jährliche Einlösung dieser Schilder ist ein derartiges Aergernis geworden, dass wir uns gefragt haben, ob es nicht ohne ginge. Die Kollegen Bircher und Schüle haben versucht, eine bürgernähere Lösung in den Kantonen zu finden. Birchers Antrag wurde in der Kommission eher aus staatsrechtlichen Gründen abgelehnt, Schüles Antrag lag uns nicht vor. Somit ist die Kommissionsmehrheit für die bundesrätliche Lösung.

Zur Abstimmung: Sowohl den Anträgen Bircher, also seinem Einzelantrag zu Artikel 18 Absatz 1 und seinem Minderheitsantrag zu Artikel 70 Absatz 3, wie auch den Anträgen Schüle zu diesen beiden Artikeln liegt jeweils ein Konzept zugrunde. Wir können daher ein Konzept Bircher, wie das der Präsident gesagt hat, einem Konzept Schüle und das obsiegende wiederum der bisherigen bundesrätlichen Lösung gegenüberstellen.

Noch kurz zu den Anträgen. Ich skizziere sie: Alle drei Konzepte (Bircher, Schüle, Bundesrat – also auch Kommissionsmehrheit –) verlangen den Versicherungsschutz in der ganzen Schweiz. Nach Bircher ist die Prämie von der öffentlichen Hand zu begleichen. Bircher und Bundesrat verlangen noch ein Kennzeichen, Schüle überlässt diese Frage den Kantonen. Die Gültigkeitsdauer schliesslich, die bisher nach bundesrätlicher Lösung ein Jahr betragen hat, will Bircher freigeben, Schüle lässt diese Frage offen.

M. Perey, rapporteur: La discussion que nous tenons à propos de cet article 70 reflète assez bien celle qui a eu lieu en commission. Nous sommes tous d'avis qu'il faut simplifier, que le système actuel n'est pas satisfaisant. Nous avons trop de tracasseries, de petites choses qui ennuiement les cyclistes.

La discussion en commission de la proposition Bircher, alors que nous n'avions pas encore la proposition Schüle, a montré combien il était difficile de prendre une décision maintenant et combien il serait faux de prendre une décision trop hâtive et qui ne serait pas judicieuse. C'est pourquoi, tout en admettant sur le fond qu'il fallait à tout prix modifier cet article 70 et trouver une solution de simplicité, la commission a préféré, dans sa grande majorité – par 12 voix contre 4 – attendre et refuser la proposition Bircher. Le chef du Département de justice et police du canton de Vaud l'a relevé, Mme Kopp, conseillère fédérale, nous dira très certainement où en sont les travaux de révision.

Il serait dommage de prendre une décision trop hâtive. Tel a

été en tout cas l'avis de la commission qui, tout en souhaitant une modification dans le sens d'une simplification, vous propose d'en rester à la proposition du Conseil fédéral et de repousser la proposition Bircher ainsi que celle de M. Schüle.

Bundesrätin Kopp: Wir sind uns in diesem Saale alle einig, dass der gegenwärtige Zustand unbefriedigend ist. Es wird zu Recht kritisiert, dass er bürokratisch sei. Vom Umweltschutzgedanken her ist es unsinnig, jährlich so und so viele Tonnen Aluminium für Schilder zu verwenden. Das Postulat Schüle hat den Anlass gegeben, dass sich das Bundesamt für Polizeiwesen mit dieser Frage auseinandergesetzt und eine Lösung ausgearbeitet hat, die in der Vernehmlassung auf breite Zustimmung gestossen ist. Sie besteht darin, dass das Aluminium durch einen einfachen Kleber ersetzt wird, der nicht bei der Gemeindeverwaltung gelöst werden muss, sondern auf einfachste Art und Weise bei jeder Poststelle eingelöst werden kann.

Mit dem Antrag von Herrn Schüle sind einige Probleme verbunden, die ich Ihnen nun doch noch etwas gründlicher auseinandersetzen muss.

Die von Herrn Schüle vorgeschlagene Lösung bedeutet einen Rückschritt und keine Verbesserung gegenüber dem Status quo. Die Rechtsstellung des haftpflichtigen Radfahrers bzw. des durch einen Radfahrer Verletzten könnte nämlich verschlechtert werden, weil keine Gewähr mehr für einen in der ganzen Schweiz einheitlichen, gewissen Mindestanforderungen entsprechenden Versicherungsschutz im Fahrrad-Haftpflichtbereich bestünde. Ferner würde die Rechtsvereinheitlichung aufgehoben, wenn die Kantone sowohl vorschreiben könnten, ob überhaupt ein Fahrradkennzeichen abgegeben werden soll als auch, wie dieses aussehen soll. Und entgegen der Ansicht des Antragstellers bietet die vorgeschlagene Aenderung keine Gewähr, dass die Kantone auf die jährliche Abgabe eines Fahrradkennzeichens verzichten würden; sie könnten sogar das bisherige Aluminiumkennzeichen beibehalten.

Im einzelnen möchte ich zu den Anträgen folgendermassen Stellung nehmen: In Artikel 18 Absatz 1 wird die Zulassung der Fahrräder geregelt. Die Fahrräder müssten nicht mehr den Bau- und Ausführungsvorschriften entsprechen, und die Kantone könnten die Gestaltung und die Gültigkeitsdauer des Kennzeichens nach Gutdünken selber bestimmen. Theoretisch wären damit 26 verschiedene Lösungen denkbar. Dies würde nicht nur die Arbeit der verschiedenen Polizeikörper bei der Versicherungskontrolle, sondern vor allem auch die Stellung des Verletzten wesentlich erschweren. Die beantragte Aenderung geht sogar noch weiter, indem sie es in Artikel 18 Absatz 3 den Kantonen überlassen will, ob sie die Kennzeichen der Fahrräder regeln wollen. Eine Pflicht der Kantone dazu bestünde also nicht. Offen bleibt die Frage, ob der Bundesrat bei Untätigkeit der Kantone eingreifen sollte und aufgrund welcher Bestimmung dies geschehen müsste. Die beantragte Streichung der Absätze 3 bis 7 von Artikel 70 hätte rechtlich sehr unerfreuliche Konsequenzen. Insbesondere würde die Garantie des unmittelbaren Anspruchs des Geschädigten gegen den Versicherer und die allgemeingeltende Einreden- und Rückgriffsregelung für das Gebiet des Fahrrad-Haftpflichtrechts dahinfallen, was für den Geschädigten eine wesentliche Schlechterstellung bedeuten würde.

In der zum Thema «obligatorische Fahrrad-Haftpflichtversicherung, Verzicht auf das Fahrradkennzeichen aus Aluminium» im letzten Jahr durchgeführten Vernehmlassung haben sich die Befragten fast einhellig für die Beibehaltung der obligatorischen Fahrrad-Haftpflichtversicherung ausgesprochen. In der erwähnten Vernehmlassung haben sich 18 Kantone sowie die ganz klare Mehrheit der interessierten Verbände und Parteien dafür ausgesprochen, dass die Versicherungsprämien weiterhin dem Halter auferlegt werden, und zwar weil das Gegenteil einen Verstoß gegen das Verursacherprinzip darstellen würde.

Eine Behandlung des Antrags von Herrn Schüle in der laufenden Revision scheint mir auch deswegen fragwürdig

zu sein, weil wir zu diesem Artikel kein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt haben. Bevor wir den Kantonen derartige Kompetenzen zuhalten wollen, müssen wir die Ansicht der Kantone kennen, ob sie überhaupt willens sind, diese neue Aufgabe zu übernehmen.

Herr Leuba hat zu Recht darauf hingewiesen – und er kennt sich als Präsident der interkantonalen Kommission für den Strassenverkehr in diesen Fragen bestens aus –, dass eine Neuregelung ohne Anhörung der Kantone nicht vom Zaun gebrochen werden sollte.

Ich glaube, dass mit der vorgesehenen Regelung – mit einem einfachen Kleber, der an jeder Poststelle bezogen werden kann – die Probleme gelöst werden. Vor allem hat diese Regelung auch den Vorteil, dass sie bereits auf das Jahr 1989 in Kraft gesetzt werden kann, währenddem wir weitere Jahre verlieren, wenn Sie dem Antrag von Herrn Schüle zustimmen.

Zum Antrag Bircher äussere ich mich nicht mehr. Das haben die Kommissionssprecher bereits getan. Ich bitte Sie also, sowohl die Anträge von Herrn Bircher wie von Herrn Schüle abzulehnen.

Art. 18 und 70 – Art. 18 et 70

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für die Anträge der Minderheit	54 Stimmen
Für die Anträge Schüle	74 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für die Anträge der Mehrheit	54 Stimmen
Für die Anträge Schüle	80 Stimmen

Art. 77 Abs. 1 zweiter Satz

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 77 al. 1 deuxième phrase

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 90 Ziff. 2bis (neu)

Antrag Günter

Als grobe Verletzung der Verkehrsregeln gilt namentlich eine wesentliche Ueberschreitung einer angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung. Wird die Geschwindigkeit innerorts um 15 km/h oder mehr und ausserhalb um 25 km/h oder mehr überschritten, so ist zudem der Entzug des Fahrausweises für mindestens ein Jahr anzuordnen.

Art. 90 ch. 2bis (nouveau)

Proposition Günter

Est considérée en particulier comme violation grave des règles de la circulation le dépassement substantiel d'une limite de vitesse prescrite. Si le dépassement de la limite de vitesse atteint ou dépasse 15 km/h dans les localités ou 25 km/h hors des localités, on ordonnera en outre le retrait du permis de conduire pour au moins un an.

Günter: Es ist das letzte Mal, dass ich Sie zu diesem Thema mit einem Antrag belästige.

Der Antrag beinhaltet eine Verschärfung der Strafbestimmung bei Ueberschreiten von angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen, und zwar soll als Strafe für eine starke Uebertretung der verordneten Geschwindigkeitsbegrenzung der Fahrausweisentzug in allen Fällen angeordnet werden.

Sie wissen, dass weitherum Geschwindigkeitsübertretungen von denjenigen, die sie begehen, zum Teil auch vom Polizeikörper als Kavaliärsdelikte betrachtet werden. Es besteht die merkwürdige Ansicht, das sei berechtigt, weil die Limiten zu

tief seien. Dabei ist eine Grenze eine Grenze, ob sie höher oder tiefer angesetzt ist.

Bei meinem Antrag soll jetzt nicht wieder eine Diskussion um Tempo 100 entflammen, sondern es geht um eine Durchsetzung von dem, was der Bundesrat beschliesst. Wenn Sie meinen Antrag annehmen, garantiere ich Ihnen, dass Sie anschliessend mit Sicherheit keine Probleme mehr mit Geschwindigkeitsübertretungen auf Nationalstrassen, aber auch innerorts und ausserorts haben werden. Der heutige Zustand, dass es ein Kavaliersdelikt ist, liegt darin begründet, dass die Bussen zu niedrig sind, dass jeder, der zu schnell fährt, sie im Grunde genommen einkalkuliert. Wenn er erwischt wird, ist er zwar darüber wütend, dass er erwischt wurde. Aber er weiss, dass er das problemlos zahlen kann.

Mein Vorschlag ist so konzipiert, dass eine Uebertretung um 33 Prozent der Energie bestraft wird. Es ist nämlich so, dass die kinetische Energie eines Fahrzeuges – nach dem Gesetz, das Einstein gefunden hat – abhängig ist von der Masse und der Geschwindigkeit im Quadrat durch zwei. Bei meinem Antrag wird der Fahrer bestraft, dessen Fahrzeug 33 Prozent mehr Energie hat als erlaubt. Das ist beträchtlich; sehen Sie sich einmal die Unfallstationen unseres Landes an: Es ist genau der Unterschied zwischen einem Todesfall und einer Invalidität und zwischen einer Invalidität und einer Verletzung, die noch geheilt werden kann.

Das freilich sind keine Kavaliersdelikte mehr. Wenn wir die Hunderten von Toten auf unseren Strassen ansehen und die nahezu 30 000 Verletzten, die wir jährlich haben – darunter viele, die ein Leben lang invalid bleiben –, wenn wir diese Legionen von Mitbürgern ansehen und uns vor Augen halten, dass in den allermeisten Fällen eine zu hohe Geschwindigkeit mit im Spiele war, kann man eine massive Geschwindigkeitsübertretung nicht mit gutem Gewissen als Kavaliersdelikt betrachten. Solange der heutige Zustand mit den Ordnungsbussen andauert, wird jeder begüterte Automobilist, der schnell von Punkt A nach Punkt B fahren will, das Risiko, etwas teurer zu reisen und eine Busse zu bezahlen, in seiner Rechnung einkalkulieren. Das geht auf die Dauer nicht mehr. Wenn Sie Artikel 90 Ziffer 2bis (neu) annehmen, werden auf unseren Strassen wieder geordnete Verhältnisse herrschen, ganz gleich, wo wir die Tempolimits festlegen. Jede beschlossene Limite sollte aber eingehalten werden, innerorts und ausserorts. Der heutige Zustand, wo jeder macht, was er will und, wenn er Pech hat, weil er von der Polizei erwischt wurde, etwas bezahlt, darf nicht mehr andauern.

Ich ersuche Sie, hier beizustimmen und mitzuhelfen, dass auf der Strasse wieder ein gesetzmässiger Zustand herrscht.

Scherrer: Ich muss wieder gegen eine Massnahme opponieren, die mir einfach übertrieben scheint. Ich muss vorausschicken, dass ich mit Herrn Günter grundsätzlich darin einig gehe, dass jemand, der wegen übersetzter Geschwindigkeit an einem gefährlichen Ort einen Unfall mit Personenschaden verursacht, zur Rechenschaft gezogen werden soll. Das geschieht auch. Das ist richtig. Stellen Sie sich aber einmal vor, wie das schon heute in der Praxis aussieht. Heute verliert ein Auto- oder ein Motorradfahrer, der die Geschwindigkeit um mehr als 30 km/h überschreitet, seinen Ausweis. Ab 20 km/h Ueberschreitung wird er beim Richter verzeigt; der Richter entscheidet aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse, ob eventuell schon ab 20 km/h Ueberschreitung ein Führerausweisentzug angeordnet werden kann. Es ist nicht so, wie Sie sagen, Herr Günter. Die Uebertretung, für die Sie den einjährigen Führerausweisentzug vorschlagen, kostet einige hundert Franken. Nehmen wir das Beispiel Autobahn: Sie ist frei, es herrschen schönes Wetter und gute Sicht. Der Fahrer ist praktisch allein und fährt jetzt mit 150 km/h statt 120 km/h. Er hat damit ein Gesetz übertreten; womöglich wird er erwischt. Er bezahlt einige hundert Franken Busse. Dass er aber dazu, ohne dass er jemanden gefährdet hat, seinen Führerausweis noch für ein Jahr abgeben soll, ist nicht mehr verhältnismässig. Besonders tragisch wird es dann, wenn es einen Berufstätigen trifft, der

auf seinen Führerausweis angewiesen ist, um den Lebensunterhalt seiner Familie zu verdienen. Dieser Mensch kann seinen Beruf an den Nagel hängen!

Deshalb bitte ich Sie, den Antrag Günter als unverhältnismässig abzulehnen.

M. Rohrbasser: En ce qui concerne les dépassements de vitesse, vous ne pourrez pas m'accuser de partialité car je dois vous dire que je n'ai pas de permis de conduire. Il n'empêche que, en tant que préfet, je dois rendre des ordonnances pénales – 500 ou 600 par année – c'est dire que je connais quelque peu cette musique.

Mon prédécesseur à cette tribune a dit que ces dépassements de vitesse coûtaient relativement cher: en ce qui concerne par exemple le canton de Fribourg, pour 30 kilomètres à l'heure nous arrivons à des amendes de 600, voire 700 francs, auxquels s'ajoutent les frais. Ces amendes sont déjà à mon avis assez élevées, assez pénalisantes, sans y ajouter encore ces mesures draconiennes, Monsieur, que vous préconisez. Je dois dire que très souvent, dans la pratique, j'ai eu affaire à des gens qui ont subi ce retrait de permis – légal à partir de 30 kilomètres/heure – et la discussion était toujours très difficile. Si on a les moyens de punir, la justice, c'est ainsi, n'a pas les moyens de racheter.

Vous l'avez dit, ce seront certainement des chômeurs que nous ferons, et qui plus est, des gens révoltés. A l'heure actuelle, si quelqu'un est privé de son permis durant une année, que ce soit un ouvrier ou un représentant qui doit gagner sa vie avec sa voiture, obligatoirement le patron ne lui fait pas de cadeau, il le licencie. Ce que vous préconisez a quand même un côté asocial. La justice est aveugle, c'est tant mieux, mais une justice sommaire c'est un peu le rasoir dans la main d'un singe, il blesse aussi bien celui qui s'en sert que celui qui est rasé.

M. Perey, rapporteur: Je ne veux pas m'immiscer dans ce débat entre le représentant des automobilistes et M. Günter qui, lui, a l'air de ne pas beaucoup aimer ces derniers, mais je voudrais simplement faire une remarque. On ne cite nulle part dans la loi les vitesses, l'ordonnance seulement en fait mention.

Dès lors, pourquoi voulons-nous, pour punir, préciser les vitesses? Qui vous dit que, dans quelques années, ces vitesses auront encore leur raison d'être? Elles auront été modifiées si elles existent encore.

Par conséquent, pour une question de simplicité, je pense qu'il est inutile de faire figurer ces vitesses dans cet article que je vous propose de refuser.

Bundesrätin Kopp: Gegen den Antrag von Herrn Günter spricht formell, dass der Entzug des Führerausweises in Artikel 16 und 17 geregelt ist und nicht in Artikel 90, wie dies Herr Günter beantragt.

Zum Inhalt des Antrages. Schon heute, Herr Günter, kann bei Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 15 km/h der Führerausweis entzogen werden. Das Bundesgericht hat im übrigen die Praxis der Kantone, die den Führerausweis obligatorisch entziehen, wenn die Höchstgeschwindigkeit um mehr als 30 km/h überschritten wird, bekräftigt. Von dort her gesehen ist Ihr Antrag überflüssig.

Die Festlegung einer Mindestdauer von einem Jahr scheint mir nun aber doch unverhältnismässig zu sein, weil auch beim Führerausweisentzug das Verschulden und der Leumund des Motorfahrzeugführers sowie die berufliche Notwendigkeit, ein Motorfahrzeug zu führen, mitzubersichtigen sind. Die Mindestdauer von einem Jahr bei Geschwindigkeitsüberschreitungen ist auch im Verhältnis zu anderen Entzugstatbeständen nicht gerechtfertigt. Denken Sie zum Beispiel daran, dass bei Angetrunkenheit eine Mindestdauersdauer von nur zwei Monaten vorgesehen ist.

Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Günter
Dagegen

22 Stimmen
84 Stimmen

Art. 91 Abs. 3, 94 Ziff. 3 erster Satz, 96 Ziff. 2 Abs. 1 und 99 Ziff. 8 (neu)*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 91 al. 3, 94 ch. 3 première phrase, 96 ch. 2 al. 1 et 99 ch. 8 (nouveau)*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 106 Abs. 1 letzter Satz***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 106 al. 1er dernière phrase*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 106 Abs. 9 (neu)***Antrag der Kommission*

Der Bundesrat kann völkerrechtliche Verträge über den Bau und die Ausrüstung von Fahrzeugen, die Ausrüstung der Fahrzeugbenützer und über die gegenseitige Anerkennung damit zusammenhängender Prüfungen abschliessen. Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement kann Änderungen technischer Regelungen zu solchen Verträgen übernehmen, wenn das schweizerische Recht nicht angepasst werden muss.

Art. 106 al. 9 (nouveau)*Proposition de la commission*

Le Conseil fédéral peut conclure des accords internationaux portant sur la construction et l'équipement des véhicules, l'équipement des usagers de véhicules, ainsi que sur la reconnaissance réciproque des expertises qui s'y rapportent. Le Département fédéral de justice et police peut adhérer aux amendements des réglementations techniques annexées aux accords de ce genre, lorsqu'il n'est pas nécessaire d'adapter le droit suisse.

Basler, Berichterstatter: Dieser neue Absatz 9 figuriert hier als Antrag der Kommission. Der Anstoss dazu kam allerdings vom Justiz- und Polizeidepartement. Es handelt sich dabei um folgendes:

Am 20. März 1958 wurde das von der Uno-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) ausgearbeitete Uebereinkommen über die Abnahme einheitlicher Bedingungen abgeschlossen. Die Bundesversammlung genehmigte dieses Uebereinkommen am 21. März 1973 und ermächtigte den Bundesrat in einem separaten Bundesbeschluss, Änderungen des Uebereinkommens oder daraus hervorgehende Reglemente anzunehmen oder abzulehnen.

Für die Anordnung der Kompetenzübertragung auf den Bundesrat wurde damals die Rechtsform des allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses verwendet. Die Gültigkeitsdauer des Bundesbeschlusses ist beschränkt. Sie läuft am 2. Juli 1988 ab. Bei Verwendung der Rechtsform des allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses für die Verlängerung müsste der Beschluss wiederum befristet werden, um im vorliegenden Fall zu vermeiden, dass sich bei einer noch langen Gültigkeitsdauer des Abkommens die Bundesversammlung zu oft mit einer Einzelheit befassen muss. Es ist demnach zweckmässig, die Gesetzesform zu wählen. Die Delegationsnorm soll daher in das Strassenverkehrsgesetz eingebaut werden.

Gleichzeitig soll die Kompetenz des Bundesrates allgemeiner umschrieben werden als im bisherigen Bundesbeschluss. Die Befugnisse des Bundesrates waren bisher allein auf das ECE-Uebereinkommen zugeschnitten. Internationale Regelungen, die für die Uebernahme geeignet sind, entstehen aber auch anderswo, namentlich in der Europäi-

schen Gemeinschaft und auf dem Gebiet der Abgasvorschriften für Motorfahrzeuge, auch im Rahmen der Ministerdeklaration von Stockholm (Stockholmer Klub). Durch die neue Umschreibung der Kompetenz des Bundesrates wird diesen Befugnissen nicht quantitativ ein weiterer Raum gegeben; aber durch die Auswahlmöglichkeiten unter den für eine Uebernahme in Frage kommenden Reglementen wird qualitativ eine Verbesserung erreicht. Die dem Bundesrat eingeräumten Befugnisse beziehen sich nur auf Geschäfte, die dem Staatsvertragsreferendum nicht unterstehen.

Mit 12 zu 7 Stimmen beantragt die Kommission deshalb, diesen neuen Absatz 9 ins Gesetz aufzunehmen und dem Bundesrat diese Kompetenz zu geben.

M. Perey, rapporteur: L'article 106, alinéa 9 nouveau, donné comme proposition de la commission, émane en fait du Conseil fédéral.

Ce nouvel alinéa devrait permettre à notre exécutif de conclure des accords internationaux portant sur la construction et l'équipement des véhicules ainsi que sur la reconnaissance réciproque des expertises qui s'y rapportent.

La commission, par 12 voix contre 7, a accepté ce mode de faire, et je vous invite à en faire de même.

*Angenommen – Adopté***Ziff. II***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Gesetzentwurfes

75 Stimmen

Dagegen

46 Stimmen

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats***Postulat der Kommission****Bau und Ausrüstung schwerer Motorwagen. Seitliche Schutzvorrichtungen und Hebebühnen***Wortlaut des Postulates vom 19. November 1987*

Aus der Unfallstatistik geht hervor, dass schwere und meist tödliche Unfälle passieren, weil Radfahrer oder Fussgänger unter die Hinterräder von Lastwagen geraten und überfahren werden.

Eine weitere Gefahrenquelle bei schweren Motorwagen bilden Hebebühnen, wie sie in letzter Zeit besonders bei Verteilfahrzeugen grosse Verbreitung gefunden haben.

Der Bundesrat wird deshalb eingeladen zu prüfen, ob im Interesse der Verkehrssicherheit nicht Vorschriften für seitliche Schutzvorrichtungen bei schweren Motorwagen zu erlassen sind, soweit es aus betrieblichen Gründen möglich ist, und ob Hebebühnen nicht der Typenprüfung zu unterstellen sind.

Postulat de la commission**Construction et équipement des voitures automobiles lourdes. Dispositifs de protection latéraux et plates-formes de levage***Texte du postulat du 19 novembre 1987*

La statistique des accidents montre que des accidents graves, le plus souvent mortels, se produisent parce que des cyclistes ou des piétons sont renversés par des camions et passent sous leurs roues arrière.

Constituent une source de risque supplémentaire sur les voitures automobiles lourdes, les plates-formes de levage qui, depuis quelque temps, sont de plus en plus répandues, notamment sur les véhicules assurant la distribution de détail.

Le Conseil fédéral est par conséquent invité à examiner s'il n'y aurait pas lieu, en vue d'accroître la sécurité routière, d'édicter des prescriptions concernant les dispositifs de protection latéraux des voitures automobiles lourdes, dans la mesure où cela est possible pour des raisons d'exploitation, et s'il n'y aurait pas lieu de soumettre les plates-formes de levage à l'homologation.

Basler, Berichterstatte: Wir haben von diesem Postulat schon gesprochen. Es dient der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

Ich ersuche Sie, es zu überweisen.

Zum Schluss möchte ich namens der Kommission Frau Bundesrätin Kopp, dem Direktor, dem Vizedirektor und allen mitwirkenden Beamten des Bundesamtes für Polizeiwesen für ihre knappen und präzisen Darlegungen, aber auch für ihre Geduld mit unserer «aufmüpfigen», etwas rastlosen Kommission danken. Diese Kommission wurde umsichtig durch unseren ehemaligen Nationalrat Werner Martignoni geführt, und sie wurde von Herrn Dr. Hausmann vom Generalsekretariat begleitet. Sie haben es vielleicht bemerkt, er hat Ihnen den geltenden Text auf der Fahne mitgegeben. Beiden gehört hier unser Dank.

M. Perey, rapporteur: Je prends la parole pour la dernière fois, ce soir. Le postulat que nous vous présentons a donné lieu à discussion lors de l'examen de l'article 12. Il concerne donc des dispositifs de protection latéraux et des plate-formes de levage installés sur les véhicules, notamment sur ceux qui assurent la distribution de détail et qui constituent un risque supplémentaire pour les piétons et les cyclistes. En vue d'éviter de tels risques, le Conseil fédéral est invité à examiner s'il y a lieu ou non de prendre des mesures préventives.

La commission a décidé, par 12 voix contre 4, de vous présenter ce postulat. Je profite de mon dernier passage ici pour vous remercier de votre patience tout au long de cette journée.

Präsident: Der Bundesrat hat zum Postulat noch nicht Stellung genommen. – Es wird aus der Mitte des Rates nicht bekämpft.

Ueberwiesen – Transmis

Präsident: Herr Nussbaumer hat das Wort zu einer persönlichen Erklärung.

Nussbaumer: Im Rahmen dieser Gesetzesberatung wurden viele Anträge zugunsten der Fussgänger und Velofahrer mit dem Hinweis abgelehnt, die Anträge beträfen den Rechtsetzungsbereich des Bundesrates. Ich bitte Frau Bundesrätin Kopp eindringlich, aus der Ablehnung dieser Anträge nicht abzuleiten, das Parlament habe sich grundsätzlich – und nicht bloss aus ordnungspolitischen Gründen – negativ zu diesen Anträgen gestellt.

Abschreibung – Classement

Präsident: Der Bundesrat beantragt gemäss Seite 1 der Botschaft die Abschreibung von drei Postulaten.

Zustimmung – Adhésion

87.068

Bundesgericht. Erhöhung der Zahl der Ersatzrichter und Urteilsredaktoren

Tribunal fédéral. Augmentation du nombre des juges suppléants et des rédacteurs d'arrêts

Botschaft und Beschlussentwurf vom 18. November 1987 (BBi 1988 I, 129)

Message et projet d'arrêté du 18 novembre 1987 (FF 1988 I, 117)

Beschluss des Ständerates vom 3. März 1988

Décision du Conseil des Etats du 3 mars 1988

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

M. Petitpierre, rapporteur: Notre commission s'est réunie le 9 février en présence de M. Schweri, président du Tribunal fédéral, de M. Voyame, directeur de l'Office fédéral de la justice, des collaborateurs de l'Office et de ceux du Secrétariat de l'Assemblée. Elle s'est ralliée au projet du Conseil fédéral et elle a renoncé à reprendre l'ensemble des problèmes posés par la surcharge du Tribunal fédéral, dans l'idée que le cadre pour cela était la révision de la loi d'organisation judiciaire et non l'arrêté en cause ici. C'est pourquoi je ne reprends pas les chiffres ni les statistiques pertinentes qui ont été évoqués au mois de mars 1987. Il suffit de relever que les juges suppléants extraordinaires ont élaboré 300 rapports par année et que les affaires reportées d'une année sur l'autre diminuent très légèrement en nombre depuis 1981. Il y a donc stabilisation de la charge pesant sur les tribunaux fédéraux. Nous pouvons ainsi restreindre à un minimum le rapport de la commission chargée de l'examen de la proposition de maintenir encore trois ans en vigueur l'arrêté du 23 mars 1984 qui, je vous le rappelle, augmente temporairement de 15 à 30 le nombre des juges suppléants et porte à 46 au maximum le nombre des secrétaires et greffiers, cela jusqu'à la fin de 1988.

Il s'agissait à l'époque d'une mesure provisoire, qui ne devait pas se transformer en état de fait durable. On peut dès lors se demander si la volonté exprimée clairement en 1984 n'est pas aujourd'hui remise en question. Il n'en est rien pour les motifs qui suivent. Les mesures durables pour alléger la tâche des juges au Tribunal fédéral sont en voie d'élaboration. Il s'agit de la révision de la loi d'organisation judiciaire dont notre conseil a déjà débattu dans un premier temps, et de la réorganisation interne des tribunaux fédéraux qui collaborent pour cela avec l'institut Battelle. Il est devenu évident que, dans les deux domaines, les délais initialement envisagés ne seront pas tenus. Un premier rapport de Battelle a été rendu en novembre 1987 et la révision de l'OJ est actuellement pendante devant la commission du Conseil des Etats. Il est dès lors exclu que le Tribunal fédéral puisse en tirer avantage dès la fin de 1988, contrairement à ce qui avait été prévu à l'époque. C'est ainsi que le Tribunal fédéral a invité la commission compétente du Conseil des Etats pour la révision de la loi d'organisation judiciaire à envisager la prolongation de l'arrêté de 1984. Le Conseil fédéral a été saisi par cette commission et il a préparé le message qui vous est aujourd'hui présenté. Comme il est indiscuté que les juges suppléants extraordinaires ont contribué à stabiliser le nombre des affaires pendantes et, par conséquent, les reports d'une année à l'autre, il s'impose de ne pas renoncer prématurément à cette solution, au risque d'accumuler à nouveau des retards qui grèveraient le Tribunal fédéral dès l'entrée en vigueur des mesures durables actuellement en préparation. Troisièmement, le rythme de nos travaux laisse prévoir que la loi sur l'organisation judiciaire pourrait entrer en vigueur,

Strassenverkehrsgesetz. Aenderung

Loi sur la circulation routière. Modification

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.043
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1988 - 15:00
Date	
Data	
Seite	196-219
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 163

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.