

## Vierte Sitzung – Quatrième séance

Donnerstag, 4. Dezember 1997

Jeudi 4 décembre 1997

08.00 h

Vorsitz – Présidence:

Leuener Ernst (S, SO)/Heberlein Trix (R, ZH)

97.041

### Kantonsverfassungen

(OW, NW, SG).

### Gewährleistung

### Constitutions cantonales

(OW, NW, SG).

### Garantie

Botschaft und Beschlussentwurf vom 21. Mai 1997 (BBI III 1157)

Message et projet d'arrêté du 21 mai 1997 (FF III 1033)

Beschluss des Ständerates vom 2. Oktober 1997

Décision du Conseil des Etats du 2 octobre 1997

Kategorie V, Art. 68 GRN – Catégorie V, art. 68 RCN

**Fankhauser** Angeline (S, BL) unterbreitet im Namen der Staatspolitischen Kommission (SPK) den folgenden schriftlichen Bericht:

Nach Artikel 6 Absatz 1 der Bundesverfassung sind die Kantone verpflichtet, für ihre Verfassungen die Gewährleistung des Bundes einzuholen. Nach Absatz 2 des gleichen Artikels gewährleistet der Bund kantonale Verfassungen, wenn sie weder die Bundesverfassung noch das übrige Bundesrecht verletzen, die Ausübung der politischen Rechte nach republikanischen Formen sichern, vom Volk angenommen worden sind und revidiert werden können, sofern die absolute Mehrheit der Bürger es verlangt. Erfüllt eine kantonale Verfassung diese Voraussetzungen, so muss sie gewährleistet werden; erfüllt eine kantonale Verfassungsnorm eine dieser Voraussetzungen nicht, so darf sie nicht gewährleistet werden. Die vorliegenden Verfassungsänderungen haben zum Gegenstand:

- Obwalden: Gerichtsorganisation;
- Nidwalden: Gerichtsorganisation, Gleichstellung von Mann und Frau, kantonale Gewalten und ihre Funktionen;
- St. Gallen: Finanzierung des Untergymnasiums der Kantonsschule, Abstimmungsverfahren bei Gesamtrevision der Kantonsverfassung, Verfassungsinitiative.

Alle Änderungen entsprechen Artikel 6 Absatz 2 der Bundesverfassung; sie sind deshalb zu gewährleisten. Der Ständerat hat am 2. Oktober 1997 der Gewährleistung zugestimmt (AB 1997 S 893).

**Fankhauser** Angeline (S, BL) présente au nom de la Commission des institutions politiques (CIP) le rapport écrit suivant:

En vertu de l'article 6 alinéa 1er de la Constitution fédérale, les cantons sont tenus de demander à la Confédération la garantie de leur constitution. Selon l'alinéa 2 de ce même article, la Confédération accorde la garantie, pour autant que ces constitutions soient conformes à la Constitution fédérale et à l'ensemble du droit fédéral, qu'elles assurent l'exercice des droits politiques selon des formes républicaines, qu'elles aient été acceptées par le peuple et qu'elles puissent être révisées lorsque la majorité absolue des citoyens le demande.

Si une disposition constitutionnelle cantonale remplit toutes ces conditions, la garantie fédérale doit lui être accordée; sinon, elle lui est refusée.

En l'espèce, les modifications constitutionnelles ont pour objet:

- Unterwald-le-Haut: l'organisation judiciaire;
- Unterwald-le-Bas: l'organisation judiciaire, le principe d'égalité entre les hommes et les femmes, les différents pouvoirs cantonaux et leurs fonctions;
- Saint-Gall: le financement du degré progymnasial de l'Ecole cantonale, la procédure de vote lors de la révision totale de la constitution cantonale, l'initiative constitutionnelle.

Toutes ces modifications sont conformes à l'article 6 alinéa 2 de la Constitution fédérale. Aussi la garantie fédérale doit-elle leur être accordée.

Le Conseil des Etats a approuvé la garantie le 2 octobre 1997 (BO 1997 E 893).

#### Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt einstimmig, den Beschlussentwurf anzunehmen.

#### Proposition de la commission

La commission propose, à l'unanimité, d'adopter le projet d'arrêté.

#### Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

### Bundesbeschluss über die Gewährleistung geänderter Kantonsverfassungen

### Arrêté fédéral accordant la garantie fédérale aux constitutions cantonales révisées

#### Detailberatung – Examen de détail

#### Titel und Ingress, Art. 1, 2

##### Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

#### Titre et préambule, art. 1, 2

##### Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

#### Angenommen – Adopté

#### Namentliche Gesamtabstimmung

##### Vote sur l'ensemble, nominatif

(Ref.: 1310)

#### Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Banga, Baumberger, Bäumlin, Béguelin, Berberat, Bezzola, Borel, Brunner Toni, Bühlmann, Burgener, Cavadini Adriano, Christen, Columberg, Comby, Dettling, Dreher, Dünki, Dur-  
rer, Eberhard, Ehrler, Epiney, Filliez, Fischer-Seengen, Föhn, Fritschi, Gadiant, Grendelmeier, Gusset, Hämmerle, Hasler Ernst, Heberlein, Heim, Hollenstein, Imhof, Keller, Kofmel, Kühne, Lauper, Leu, Leuba, Loeb, Loretan Otto, Löt-  
scher, Maurer, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Müller Erich, Oehrli, Pini, Ruffy, Sandoz Marcel, Sandoz Suzette, Scherrer Jürg, Scheurer, Schlüer, Schmid Samuel, Seiler Hanspeter, Spielmann, Stamm Luzi, Steffen, Steing-  
egger, Steiner, Stump, Tschuppert, Vetterli, von Allmen, Weber Agnes, Weyeneth, Widrig, Wittenwiler, Wyss, Ziegler, Zwygart (74)

#### Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Aeppli, Aguet, Alder, Aregger, Bangerter, Baumann Alexander, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Binder, Bircher, Blaser, Blocher, Bonny, Borer, Bortoluzzi, Bosshard, Bühner, Caccia, Carobbio, Cavalli, Chiffelle, Couchepin, David, de Dardel, Deiss, Diener, Dormann, Ducrot, Dupraz, Egerszegi, Eggly, Engelberger, Engler, Eymann, Fankhauser, Fasel,

Fässler, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Fischer-Hägglingsen, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Giezendanner, Goll, Gonseth, Grobet, Gros Jean-Michel, Gross Andreas, Gross Jost, Grossenbacher, Guisan, Günter, Gysin Hans Rudolf, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hegetschweiler, Herczog, Hess Otto, Hess Peter, Hochreutener, Hubacher, Hubmann, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Jutzet, Kunz, Lachat, Langenberger, Ledergerber, Leemann, Maitre, Marti Werner, Maspoli, Maury Pasquier, Moser, Mühlemann, Müller-Hemmi, Nabholz, Nebiker, Ostermann, Pelli, Philipona, Pidoux, Raggenbass, Randegger, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruckstuhl, Ruf, Rychen, Schenk, Schmid Odilo, Schmied Walter, Semadeni, Simon, Speck, Stamm Judith, Steinemann, Strahm, Stucky, Suter, Teuscher, Thanei, Theiler, Thür, Tschäppät, Tschopp, Vallender, Vermot, Vogel, Vollmer, von Felten, Waber, Weigelt, Widmer, Wiederkehr, Zapfl, Zbinden (125)

*Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:*  
Leuenberger (1)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

97.073

## Strassenverkehrsgesetz. Änderung

### Loi sur la circulation routière. Modification

Botschaft und Gesetzentwurf vom 29. September 1997 (BBI IV 1223)  
Message et projet de loi du 29 septembre 1997 (FF IV 1095)  
Kategorie IV, Art. 68 GRN – Catégorie IV, art. 68 RCN

*Antrag der Kommission*  
Eintreten  
*Proposition de la commission*  
Entrer en matière

**Seiler** Hanspeter (V, BE), Berichterstatter: Vor nicht allzu langer Zeit – es mögen etwa fünf bis sechs Jahre her sein – hatten sich Nationalrat und Ständerat mit einer Änderung des Strassenverkehrsgesetzes befasst und vernünftigerweise eine Anpassung an neue Gegebenheiten vorgenommen. Die Änderung nahm dann noch die Hürde der Volksabstimmung. Auch damals stand wie heute Artikel 9 des Strassenverkehrsgesetzes im Mittelpunkt der Diskussion.

Erstens geht es hier konkret um eine erneute Änderung der Ausmasse von Gesellschaftswagen, Lastwagen und Anhängerzügen. Konkret sollen in Artikel 9 Absätze 2 bis 4, wo die Breite, die Höhe und die Länge dieser Fahrzeugkategorien näher umschrieben sind, Anpassungen vorgenommen werden.

Zweitens geht es um eine Kompetenzverschiebung von der Gesetzesstufe auf die Verordnungsstufe.

Wirtschaftliche Überlegungen und die ständige Forderung nach mehr Verkehrssicherheit führten zu einer Änderung der entsprechenden Normen im internationalen, aber ganz speziell im europäischen Raum. Das Höchstmass für die Breite der Cars, der Busse, der Lastwagen und Anhängerzüge soll um 5 Zentimeter auf 2,55 Meter erhöht werden. Das hat einleuchtende Gründe:

1. Schichtpaletten beispielsweise haben eine Länge von 1,25 Meter. Will man den Laderaum also optimal ausnützen und damit auch die Anzahl Fahrten minimieren, was volkswirtschaftlich und umweltpolitisch sinnvoll erscheint, dann benötigt man eben eine Breite von 2,55 Metern. Auch wenn die Paletten nur 1,2 Meter breit sind, lassen sich die Fahrzeuge

selbstverständlich schneller beladen, weil die 2,55 Meter links und rechts etwas mehr Spielraum zulassen.

2. Normcontainer haben eine Breite von 2,55 Metern; das müssen wir uns bewusst sein. Entscheidend ist dabei nicht die Breite des Fahrgestells – das kann ja auch 2,3 Meter breit sein –, sondern es kommt immer auf den Aufbau an, eben z. B. auf den Container.

3. Linienbusse des öffentlichen Verkehrs haben schon heute eine Breite von mehr als 2,5 Metern. Dank Ausnahmeregelungen ist dies möglich und an sich begrüssenswert, weil die Personentransportkapazität des öffentlichen Verkehrs – vor allem der konzessionierten Transportunternehmungen – damit eher vergrössert wird. Diese Ausnahmeregelung ist übrigens seit genau 27 Tagen in Kraft.

4. Cars müssen im europäischen Raum einen breiteren Zwischengang aufweisen; das ist eine neue Norm, um vor allem erhöhten Sicherheitsbedürfnissen zu genügen. Das erfolgt sinnigerweise nicht zu Lasten des Sitzkomforts, sondern nur durch eine Vergrösserung der gesamten Fahrzeugbreite. Im europäischen Raum gelten diese Masse bereits, und alle Fahrzeug- und Containerhersteller richten sich selbstverständlich nach diesen neuen Normen.

Wir könnten zwar auf unseren heute gültigen Massen beharren, sie durchzusetzen versuchen und auf eine Gesetzesänderung verzichten bzw. auf die Vorlage nicht eintreten. Bedenken Sie dabei aber gleichzeitig die daraus entstehenden und zum Teil wirklich grotesken Konsequenzen; ich erwähne drei Beispiele:

Ein erstes Beispiel: Touristen, die in einem 2,55 Meter breiten Car in unser Land einreisen wollen, müssten an der Grenze in einen anderen Bus umsteigen, der z. B. 2,5 Meter breit ist. Im übrigen soll das bereits vorgekommen sein!

Bessere Negativwerbung könnten wir kaum machen, und es würde auch nicht weiter erstaunen, wenn Gäste und Reisebüros vermehrt andere europäische Destinationen aussuchen und das Tourismusland Schweiz meiden würden.

Ein zweites Beispiel: Wer Güter ins Ausland transportieren oder per Lastkraftwagen aus dem Ausland importieren will, kann dies mit einem 2,55 Meter breiten Fahrzeug nur bis in die Grenzzone tun; wenn er weiterfahren oder im Transit durch die Schweiz fahren will, dann muss er die Ladung auf einen anderen Lastwagen oder Anhängerzug eidgenössischer Spezialnorm umladen.

Ein drittes Beispiel: Auf unseren Strassen dürften keine Normalcontainer von einer Breite von 2,55 Metern transportiert werden. Wer es notgedrungen dennoch tut, würde sofort gegen das Gesetz verstossen.

Übrigens, bedenken Sie: Nirgendwo auf der ganzen Welt werden Container mit einer Breite von 2,5 Metern gebaut. Wir wissen alle, dass die Zukunft dem Containerverkehr gehört. Etwas Weltfremderes könnten wir wohl kaum tun, als auf unseren Lösungen zu beharren, und für den Spott müssten wir kaum sorgen! Nun wissen wir alle ganz genau, dass in der Schweiz keine Reisedcars und keine Container hergestellt werden; dies geschieht praktisch ausnahmslos im europäischen Raum und in Übersee. Es wäre volkswirtschaftlich deshalb auch völlig absurd, die Produktion von Spezialserien nach eidgenössischer Norm zu verlangen.

Zusätzlich soll bei den Massen auch die Maximallänge der Anhängerzüge auf 18,75 Meter erhöht werden. Bisher waren es gemäss Artikel 9 Absatz 4 Litera c 18,35 Meter. Diese Erhöhung ist vor allem technisch begründet: Die Ladefläche wird damit nämlich nicht verlängert und die Transportkapazität überhaupt nicht vergrössert. Länger wird ausschliesslich die Distanz zwischen Lastwagen und Anhänger, also der sogenannte freie Zwischenraum. Man kann also weder bei der kleinen Erhöhung der Breite auf 2,55 Meter noch bei der grössten Maximallänge der Lastenzüge von einem Wettbewerbsvorteil zugunsten der Strasse sprechen. Das ist zu den Massen zu sagen.

Ich möchte anfügen, dass die Gewichtslimite von 28 Tonnen davon überhaupt nicht betroffen ist, sie bleibt weiterhin unangetastet.

Um eine rasche Anpassung an künftige internationale Normen in diesem Verkehrssektor vornehmen zu können,

## **Kantonsverfassungen (OW, NW, SG). Gewährleistung**

## **Constitutions cantonales (OW, NW, SG). Garantie**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1997
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	97.041
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.12.1997 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2459-2460
Page	
Pagina	
Ref. No	20 043 070

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.