

setzes von 1940 betreffend die Verwertung von Urheberrechten auf die Verwertung des Rechtes zur Kabelverbreitung an allen durch Radio und Fernsehen gesendeten Werken ausgedehnt. Die Verordnung regelt die Abgrenzungsfrage nicht, und zwar ganz einfach deshalb, weil diese in die Kompetenz des Gesetzgebers fällt. Es ist vorgesehen, das Problem im Rahmen der Totalrevision des Urheberrechtes zu behandeln, die ich heute auch schon angesprochen habe.

Bis zum Inkrafttreten des revidierten Gesetzes werden im Falle von Streitigkeiten zwischen Kabelverteilern und Verwertungsgesellschaften die Gerichte – unter Berücksichtigung der jüngsten bundesgerichtlichen Rechtsprechung – entscheiden müssen. Es kommt vor, dass man gelegentlich auf die Gerichtspraxis abstellen muss; wir können nicht wegen jedes Bundesgerichtsentscheides eine Gesetzesänderung vornehmen.

Mme Aubry: Je suis partiellement satisfaite.

82.320

### Motion Oehler

#### Radio und Fernsehen. Weitersenderechte Radio et TV. Droit de retransmission

##### Wortlaut der Motion vom 28. Januar 1982

Der Bundesrat wird beauftragt, Bericht und Antrag zur Änderung und Ergänzung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen zu stellen sowie Verhandlungen zur Änderung des entsprechenden sogenannten Berner Abkommens aufzunehmen, damit die Weitergabe von Radio- und Fernsehsendungen über Gemeinschaftsantennen oder ähnliche Einrichtungen nicht mit zusätzlichen Kosten für den Konsumenten verbunden ist. Kosten für Technik und Unterhalt usw. der für die Weitergabe notwendigen Anlagen sind von dieser Regelung ausgenommen.

##### Texte de la motion du 28 janvier 1982

Le Conseil fédéral est chargé de présenter un rapport et des propositions en vue de réviser et compléter les dispositions légales en la matière; en outre, il est invité à engager des pourparlers dans le dessein de modifier ce qu'il est convenu d'appeler la Convention de Berne, de telle façon que la retransmission d'émissions radiophoniques et télévisées par des antennes collectives ou par d'autres installations analogues ne soit pas source de frais supplémentaires pour les consommateurs. Les frais d'équipement technique et d'entretien, etc., des installations requises par la retransmission ne sont pas soumis à cette réglementation.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Biderbost, Blunschy, Bürer-Walenstadt, Cantieni, Columberg, Dirren, Frei-Romanshorn, Huggenberger, Humbel, Jung, Kaufmann, Keller, Kühne, Landolt, Müller-Luzern, Nussbaumer, Risi-Schwyz, Röthlin, Schärli, Schnider-Luzern, Segmüller, Weber Leo, Wellauer, Ziegler-Solothurn (24)

**Oehler:** Nachdem es sich bei dieser Frage um eine ähnliche Angelegenheit handelt wie bei den drei eben besprochenen Vorstössen und da der Bundesrat bereit ist, die Motion in Form eines Postulates anzunehmen, glaube ich, dass sich eine Diskussion erübrigt.

**Bundesrat Friedrich:** Ich muss vor Entgegennahme dieses Vorstosses als Postulat immerhin eine Bemerkung machen, weil sie sich nur auf einen Teil bezieht. Die Motion verlangt die unentgeltliche Weiterverbreitung gesendeter Werke, was eine Änderung der Berner Übereinkunft zum Schutze von

Werken der Literatur und Kunst voraussetzen würde. In der erforderlichen Revisionskonferenz wären alle Verbandsstaaten dieser Übereinkunft vertreten. Es wäre nach unserer Auffassung unwahrscheinlich, dass von den übrigen Verbandsstaaten die Einwilligung zur Revision dieser Übereinkunft erlangt werden könnte. Andererseits gibt Artikel 11bis Absatz 2 der Berner Übereinkunft den Verbandsländern die Möglichkeit, das ausschliessliche Recht der Urheber, die Weiterverbreitung ihrer Werke mit oder ohne Kabel zu erlauben oder zu verbieten, durch ein blosses Recht auf angemessene Vergütung zu ersetzen.

Im Entwurf zur Revision des Bundesgesetzes betreffend das Urheberrecht, der dem Parlament in dieser Legislaturperiode vorgelegt werden soll, wird der Bundesrat mit Bezug auf die Weiterverbreitung mit oder ohne Kabel die in Artikel 11bis der Übereinkunft gewährten Möglichkeiten ausschöpfen. Er will sich aber heute noch nicht auf eine bestimmte Lösung festlegen lassen, sondern muss sich die volle Entscheidungsfreiheit vorbehalten. Der Bundesrat kann den Vorstoss deshalb nicht als Motion entgegennehmen. Wir sind aber im Sinne der Erwägung bereit, ihn in diesem beschränkten Umfang als Postulat entgegenzunehmen.

**Le président:** M. Oehler est d'accord de transformer sa motion en postulat.

*Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

82.545

### Motion Günter

#### Mindestalter für Führer von Motorfahrrädern. Heraufsetzung Cyclomotoristes. Relèvement de l'âge minimal

##### Wortlaut der Motion vom 4. Oktober 1982

Der Bundesrat wird aufgefordert, die nötigen Massnahmen zu treffen, damit das Mindestalter von Führern von Motorfahrrädern neu auf 16 Jahre festgelegt wird. Die Ausnahmeregelung (gemäss VZV Art. 28 Abs. 2) ist der neuen Altersgrenze anzupassen und sinngemäss beizubehalten. Insbesondere soll sie in der Phase nach Schulabschluss bei noch nicht erreichtem 16. Altersjahr grosszügig angewendet werden.

##### Texte de la motion du 4 octobre 1982

Le Conseil fédéral est chargé de prendre les dispositions nécessaires en vue de porter à 16 ans l'âge minimal pour conduire un cyclomoteur.

La clause dérogatoire de l'article 28, 2<sup>e</sup> alinéa, OAC, sera maintenue tout en étant adaptée à la nouvelle limite d'âge. Elle sera notamment appliquée avec largesse à ceux qui, ayant terminé leur scolarité, n'auront pas encore atteint l'âge de seize ans.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Ammann-Bern, Ammann-St. Gallen, Bacciarini, Baechtold, Bircher, Braunschweig, Bundi, Chopard, Flubacher, Früh, Gehler, Hofmann, Jaeger, Jost, Jung, Kaufmann, Kloter, Landolt, Meier Werner, Oehen, Oester, Petitpierre, Rätz, Renschler, Rothen, Schaller, Schär, Segmüller, Spreng, Vetsch, Widmer, Zwiggart (32)

##### Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die heutige Regelung ist mit dem Bundesratsbeschluss vom 15. November 1960 eingeführt worden. Früher betrug das Mindestalter 16 Jahre, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit allerdings 40 Stundenkilometer.

Der damalige Beschluss (Alter 14) hat zunehmend Schwierigkeiten nach sich gezogen. Erheblich sind die Klagen über den durch die Motorfahräder verursachten Lärm und das rowdyhafte Herumfahren vieler Jugendlicher. In der Folge sind daher in dieser Sache verschiedene Vorstösse unternommen worden, zuletzt von den Ratskollegen Kloter (LdU, Zürich), Zwygart (EVP, Bern) und Schalcher (EVP, Zürich). Die Situation hat sich aber seither nicht gebessert.

Möglicherweise könnte mit vermehrten Polizeikontrollen eine vorübergehende Besserung im Sinne einer blossen Symptombekämpfung erreicht werden. Ein durchschlagender Erfolg ist aber angesichts der prekären personellen Situation bei den städtischen Polizeikorps sehr zweifelhaft. Es muss daher nach anderen Wegen gesucht werden.

Einige weitere Argumente scheinen mir besonders wichtig zu sein und sollten dazu beitragen, die Diskussion auf eine andere Ebene zu verlagern und eine drohende Polarisierung zwischen Heranwachsenden und Erwachsenen in dieser Frage zu vermeiden.

– Haltungs- und Rückenschäden nehmen in unserer Gesellschaft bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen beinahe epidemische Ausmasse an. Die medizinischen Befunde bei den Aushebungen sprechen Bände. Es macht einen enormen Unterschied aus, ob während des letzten Wachstumsschubes täglich während 20 bis 30 Minuten beim Velofahren die Rückenmuskeln und damit der gesamte Halteapparat der Wirbelsäule gestärkt werden oder ob jemand wie ein schlaffer «Sack» auf dem Töffli sitzt und den Stützapparat und die Knochen des Rückens sich richtiggehend wehrütteln und -stossen lässt.

– Führende Sportmediziner, darunter der Olympiaarzt Dr. Bernhard Segesser, haben wiederholt darauf hingewiesen, dass regelmässiges Dauertraining, zum Beispiel durch tägliches Velofahren, für den Kreislauf und besonders auch für das Herz wichtig ist. Entscheidend wirkt sich hier die Phase zwischen dem 12. und 18. Altersjahr und innerhalb dieses Zeitraumes besonders die Periode von 14 bis 16 Jahren aus. In dieser Zeit wird die definitive Auslegung und Belastbarkeit des Herz-Kreislauf-Systems bestimmt und damit der Grundstock für die spätere Verhütung von Krankheiten in diesem Bereich gelegt.

– In diesen prägenden Jahren wird auch das eigene Verhältnis zu der Bewegung des Körpers festgelegt: Wer sich zwischen 14 und 16 regelmässig, zum Beispiel auf dem Schulweg, kräftig bewegt, wird dies mit grosser Wahrscheinlichkeit auch später noch tun. Wer sich dagegen nur noch sitzenderweise fortbewegt, wird in der Folge kaum noch für eine andere Fortbewegungsart zu gewinnen sein.

– Zu Recht kann man darauf hinweisen, dass es auch heute nicht verboten ist, nach zurückgelegtem 14. Altersjahr das Velo oder sogar die eigenen Füsse zu benutzen. Der soziale Druck innerhalb der Schulklassen kann oft so stark werden, dass ihm nur Aussenseiter oder sehr starke Persönlichkeiten zu widerstehen wagen. Gerade Eltern mit bescheidenerem Einkommen sehen sich aus Gründen des sozialen Prestiges ihrer Kinder innerhalb der Schulklasse unter Umständen geradezu gezwungen, ihrer Tochter oder ihrem Sohn zum 14. Geburtstag ein Töffli zu schenken. Steht dieses einmal vor der Haustür, verschwindet trotz aller guten Vorsätze das Velo schnell und definitiv im Keller.

– Mit der Heraufsetzung des Alters wird auch die Situation für die Schule einfacher. Vor allem lässt sich die Einführung von sicheren Velowegen für die Schüler besser vorantreiben, da allen Anwohnern dann zugesichert werden kann, dass damit nicht ein Hereinbrechen von Lärm- und Abgasimmissionen durch die Motorfahräder verbunden ist. Die Heraufsetzung der Altersgrenze bedingt deshalb die beschleunigte Schaffung von sicheren Velowegen für unsere Schüler!

– Ein grosser erzieherischer Wert eines frühzeitigen Töfflifahrens scheint durch nichts belegt und daher kaum glaubhaft zu sein.

#### *Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

##### *Rapport écrit du Conseil fédéral*

Seit dem Aufkommen der Motorfahräder hat die Frage des Mindestalters ihrer Führer in der Öffentlichkeit zu Diskussionen Anlass gegeben. Der Bundesrat hat diese Grundsatzfrage letztmals beim Erlass der am 1. Januar 1977 in Kraft getretenen Verkehrszulassungsverordnung (VZV) unter allen Aspekten eingehend geprüft. Bei der Würdigung der im Vernehmlassungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen hat er festgestellt, dass sowohl für als auch gegen die Heraufsetzung des Mindestalters achtenswerte Gründe bestehen. Deshalb galt es, das Problem als Ganzes zu prüfen und die Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen. Der Bundesrat gelangte zur Auffassung, die Heraufsetzung der Altersgrenze vermöge nicht zu befriedigen, weil damit die Probleme an sich nicht gelöst, sondern lediglich um zwei Jahre verschoben würden. Wie die Praxis zeigt, sind es nämlich nicht so sehr die 14- bis 15jährigen, sondern hauptsächlich die 16- bis 20jährigen, die vorschriftswidrig Motorfahräder abändern und durch unnötiges Herumfahren unangenehm in Erscheinung treten. Zudem ist die Unfallquote für 14 bis 16jährige Mofafahrer nicht höher als für ältere Führer.

Statt das Mindestalter zu erhöhen, erliess der Bundesrat Vorschriften gegen Missbräuche. Mit strengeren technischen Bestimmungen hat er Manipulationen, insbesondere das «Frisieren» der Motorfahräder, erschwert. Zudem führte er nebst dem Obligatorium der Theorieprüfung die Abgabe eines Führerausweises und eines Kontrollschildes mit einer individuellen Identifikationsnummer ein. Diese Neuerungen gewährleisteten eine vermehrte Einflussnahme auf die Motorfahrradfahrer bzw. eine bessere Kontrolle und Überwachung derselben. Die wohl wirksamste Massnahme gegen undisziplinierte Fahrer besteht nun in der Möglichkeit des Entzuges des Führer- bzw. Fahrzeugausweises. 1981 sind 3589 Mofa-Führerausweise entzogen worden.

All diese Neuerungen haben zu einer Entschärfung der Situation geführt. Selbstverständlich können die Anstrengungen zur Hebung der Verkehrsdisziplin, namentlich auch der jüngeren Jahrgänge, nie abgeschlossen sein. Erfolgversprechend sind in erster Linie erzieherische Massnahmen, aber nicht das Heraufsetzen der Altersgrenze um zwei Jahre. Eine solche Massnahme wäre der Einstellung der Jugendlichen zum Mofa und generell zum Strassenverkehr abträglich.

Aus ähnlichen Überlegungen gelangt auch die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) in einem Bericht vom 22. Juni 1982: («Soll das Mindestalter für das Führen eines Motorfahrrades von 14 auf 16 Jahre heraufgesetzt werden?») zum Schluss, «die Heraufsetzung des Mindestalters wäre so ziemlich das Verkehrteste, was man unternehmen könnte».

Das Argument, wonach vermehrtes Velofahren sich auf den Kreislauf sowie Haltungs- und Rückenschäden günstig auswirken würde, ist medizinisch wohl richtig. Es ist jedoch unzulässig, mit Verkehrsvorschriften gesundheitspolitische Anliegen durchzusetzen, die keinen direkten Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit und dem Strassenverkehr aufweisen; dies insbesondere dann, wenn es sich um ein doch recht einschneidendes Verbot handelt.

Der Bundesrat ist der Ansicht, dass eine höhere Altersgrenze die Situation nicht verbessern, sondern eher verschlechtern würde. Das Mofa ist die erste Stufe der Motorisierung. Die Verkehrserziehung der jungen Mofafahrer während der obligatorischen Schulzeit ist von erstrangiger Bedeutung. Dabei müssen Schule, Elternhaus, Polizei und die sich mit der Verkehrserziehung befassenden Organisationen eng zusammenarbeiten.

#### *Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

##### *Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat empfiehlt, die Motion abzulehnen.

**Günter:** Mit diesem Vorstoss habe ich Ihnen beantragt, das Mindestalter zum Führen von Motorfahrzeugen neu von 14 auf 16 Jahre hinaufzusetzen.

Die heutige Regelung, die Herabsetzung auf 14 Jahre, wurde am 15. November 1960 eingeführt. Der damalige Beschluss hat zunehmend Schwierigkeiten nach sich gezogen. Es ist mir ausserordentlich wichtig zu betonen, dass mein Vorstoss nicht gegen die Jugend zielt, sondern für die Jugend gemacht ist.

Es sind also nicht in erster Linie die Klagen über den Töfflilärm, die mich dazu geführt haben, Ihnen die Hinaufsetzung des Alters auf 16 Jahre vorzuschlagen, sondern es sind in erster Linie gesundheitliche, medizinische und Gründe der Umwelt.

Es geht darum, dass unsere jungen Leute immer mehr Rückenschäden aufweisen. Wir wissen es von den Aushebungen bei den Rekrutenschulen her. Wir müssen künstlich Turnstunden einführen, um die jungen Leute einigermaßen bei Gesundheit zu erhalten. Wenn wir die Limite wieder auf 16 Jahre hinaufsetzen, wird das automatisch dazu führen, dass das Velo wieder viel mehr gebraucht wird. Wir erlösen die Schulen von etlichen Problemen, die sie jetzt haben. Ich lege aber grosses Gewicht darauf, dass, wenn Sie mir folgen – worum ich Sie herzlich bitten möchte –, gleichzeitig auch die Velowege auf den Schulwegen verbessert werden, denn heute ist die Situation zum Teil prekär. Sie ist natürlich auch für diejenigen prekär, die mit dem Töffli in die Schule fahren. Wir haben heute in Grossagglomerationen beim Schaffen von Velowegen gerade deshalb häufig Probleme, weil auch Töffli auf diesen Velowegen verkehren würden und die Leute den Lärm fürchten, der daraus resultiert.

Ich habe vorhin gesagt, dass die Haltungs- und Rückenschäden in unserer Gesellschaft immer mehr zunehmen, vor allem bei Jungen. Es macht nun einen ganz grossen Unterschied aus, ob man während dem Wachstumsschub, den die jungen Leute zwischen 12 und etwa 17 Jahren durchmachen, täglich während 20 bis 30 Minuten mit dem Velofahren die Rückenmuskeln und damit den gesamten Halteapparat der Wirbelsäule stärkt oder ob man auf einem Töffli sitzt. Sie kennen diese Töffli; sie sind meistens noch schlecht gefedert, man sitzt auf ihnen wie ein schlaffer Sack und lässt den ganzen Stützapparat richtig durchschütteln. Ich kann hier aus eigener Erfahrung sprechen, weil ich mehrere Jahre einen längeren Weg mit dem Töffli zurückgelegt habe und zunehmend Rückenschmerzen hatte. Seit ich regelmässig das Velo benütze, sind die Rückenschmerzen verschwunden. Der Vorgang ist medizinisch klar, aber es macht einem immer mehr Eindruck, wenn man es selbst noch erlebt hat. Führende Sportmediziner, darunter der Olympiaarzt Dr. Bernhard Saegesser, haben wiederholt darauf hingewiesen, dass regelmässiges Training, zum Beispiel durch Velofahren, für den Kreislauf und besonders für das Herz wichtig ist. Entscheidend ist die Altersphase zwischen 12 und 18 Jahren. Es ist so, dass diese Phase für den späteren Trainingszustand des Herzens und des ganzen Kreislaufes enorm wichtig ist. Wenn wir in dieser Phase ein gutes Training haben, entwickeln wir ein Kreislaufsystem, das auch später relativ rasch wieder auf einen guten Trainingszustand gehoben werden kann. Wenn wir hingegen die jungen Leute von 12 bis 14 Jahren an schon dazu erziehen, sich möglichst nicht mehr zu bewegen, werden sie später grosse gesundheitliche Probleme bekommen.

Es sind auch die prägenden Jahre für das Verhältnis des Menschen zu seinem Körper. Wenn man in dieser Zeit gewohnt ist, sich zu bewegen, wird man dazu auch später das Bedürfnis verspüren. Wenn man diese prägende Phase aber nicht nutzt, dann wird sich der Mensch später immer mehr nur noch fortbewegen lassen und nicht sich selbst fortbewegen.

Wichtig ist für mich aber auch, dass die Ausnahmeregelung, wie wir sie schon heute haben, bestehen bleibt. Es ist hier also kein Argument, zu sagen, jemand wohne im Emmental zuoberst auf einem Hügel und er habe einen langen Schulweg. Denn für solche Fälle können und müssen nach wie vor Ausnahmeregelungen möglich sein.

Ich habe diesen Vorstoss zusammen mit den Parlamentsdiensten vorbereitet, um sicher zu sein, dass er juristisch richtig formuliert ist. Dabei habe ich eine erschütternde Erfahrung machen müssen: Im Rahmen der Vorbereitung wurde auch die BfU (Beratungsstelle für Unfallverhütung), eine halbstaatliche Organisation, die sich ja eigentlich mit der Unfallverhütung beschäftigen sollte, angefragt, was sie von diesem Vorstoss halte. Sie wissen es ja vielleicht schon, die BfU hält nichts davon. Ihre Argumentation ist, der heutige Mensch brauche den Motor, daher sei es wichtig, wenn man ihn möglichst früh «zum Motor» erziehe. Dann könne man in der Schule noch Verkehrserziehung betreiben.

Diese Argumentation kann ich nicht akzeptieren. Wir sollten die heutigen Menschen nicht zum Motor erziehen, sondern eher dazu, wieder ohne Motor zu leben.

Was ich aber gar nicht akzeptieren kann, ist, dass die BfU den Vorstoss bereits bekämpft hat, bevor er überhaupt vorlag. Die BfU hat zwei Wochen, nachdem die Anfrage von den Parlamentsdiensten kam, was sie von diesem Vorstoss halte, eine Kampagne gegen die Heraufsetzung des Mindestalters für Töfflifahrer begonnen. Dass der Vorstoss bereits bekämpft wurde, bevor er vorlag, akzeptiere ich von einer Behörde, die massiv vom Bund unterstützt wird, wirklich nicht. Das ist reine «Kabinettpolitik». Die BfU darf ihre Meinung nachher äussern, dann, wenn der Vorstoss dahliegt. Aber dagegen, wie hier vorgegangen wurde, möchte ich meinen formellen Protest anbringen.

Ich ersuche Sie, meinem Vorstoss zuzustimmen, der nicht gegen die Jugend gerichtet ist, sondern für die Jugend im Sinne einer sinnvollen Erziehung zum Körper, einer sinnvollen Erziehung zur Bewegung. Ich möchte Sie auch bitten – wenn der Vorstoss angenommen ist – mitzuhelfen, dass die Situation auf den Schulwegen durch die Schaffung neuer Velowege verbessert wird. Das gehört dazu und würde unseren Kindern vermutlich sehr viel bringen.

**Vetsch:** Ich bin in der Lage, den Vorstoss Günter aus Überzeugung zu unterstützen. Ich bitte Sie, diese Motion zu überweisen.

Ich stelle auch in den Vordergrund, dass der Vorstoss nicht gegen die Jugend geht, sondern für die Jugend ist. Ich habe dieses Thema in den letzten Jahren ausgiebig diskutiert, gerade mit der Jugend, mit meinen drei Kindern zu Hause. Sie könnten jetzt insgesamt zehn Jahre Töffli fahren. Es ist noch keines Töffli gefahren. Wir haben miteinander gesprochen. Sie sind tagtäglich auf das Velo angewiesen, und sie sind heute froh, dass wir so entschieden haben. Gerade im Alter von 14 Jahren ist die Entscheidung ausserordentlich schwierig und wesentlich zu früh. Zurückstecken ist immer schwierig. Wenn das Zurückstecken aber begründet ist, muss man einen Schritt tun.

Ich glaube, dass die Gründe für die Heraufsetzung des Mofa-Alters gewichtiger sind als die Gründe für die Beibehaltung. Die geltende Regelung bedeutet eine Belastung für die Familien, für die Schulen, insbesondere aber auch für die betroffenen Jugendlichen selbst. Der Schaden ist ohne Zweifel grösser als der Nutzen. Der Bundesrat kommt zwar in der Beantwortung der Motion Günter zu einem anderen Schluss: Die Probleme würden nur um zwei Jahre aufgeschoben, und sie kämen einfach dann später. Da wird aber ganz klar übersehen – das hat Herr Günter auch ausgeführt –, dass durch das Aufschieben von zwei Jahren in dieser entscheidenden Entwicklungsphase zwischen dem 14. und 16. Altersjahr ein ganz anderes Verhalten möglich wäre, wenn man das Motorfahrzeug nicht unnötigerweise so häufig zur Verfügung hätte, wie das heute der Fall ist. Die körperliche und geistige Entwicklung wäre anders.

Es sei wichtig, dass die Verkehrserziehung – das Sich-Anpassen an den motorisierten Verkehr – noch in der obligatorischen Schulpflicht erfolgen könne. Ich kann dieser Argumentation auch nicht folgen. Verkehrserziehung ja, aber sie soll in diesem Alter noch mit dem Fahrrad geschehen! Eine Verkehrserziehung und ein Sich-Anpassen an den motorisierten Verkehr, das muss später, mit entsprechenden Prüfungen und mit entsprechender Vorbereitung, erfolgen.

Schliesslich sagt der Bundesrat, es handle sich um ein sehr einschneidendes Verbot, wenn man das Alter von 14 auf 16 Jahre hinaufsetze. Das mag sein. Aber handelt es sich denn nicht auch um ein einschneidendes Verbot, dass das Recht, mit dem Auto zu fahren, ab 18 und nicht schon ab 16 Jahren gegeben ist? Das ist auch eine einschneidende Massnahme, aber eine solche Grenze ist immer etwas Willkürliches. Das 14. Altersjahr ist, wenn schon, gegenüber denjenigen, die bereits mit 12 Jahren ein Töffli haben möchten, auch eine einschneidende Massnahme!

Ausnahmen – da gehe ich ebenfalls mit dem Motionär einig – müssten möglich sein. Ich halte aber fest, dass es gute, wichtige Gründe gibt, das Mofa-Alter hinaufzusetzen. Ich halte stichwortartig nochmals fest, die unnötige «Kriminalisierung» Jugendlicher. Wir haben da Fakten und Zahlen genug von seiten der Polizei. Der Aktionsradius der Jungen ist einfach zu gross. Unnötiges Herumfahren belastet die Strassen, vor allem die Umwelt. Da hat sich die Situation eben ganz wesentlich geändert. Als man das «Alter 14» einführt, war man noch bereit, solche Massnahmen zweckentsprechend anzuwenden.

Heute gehört es zum Konsum, zum Prestige, dass die Kinder mit 14 Jahren dieses Vehikel bekommen und es dann auch in ihrer Freizeit verwenden. Über die gesundheitlichen Auswirkungen hat Herr Kollege Günter alles gesagt. Wir schaffen weniger unnötige Probleme für die Familie und die Schule, wenn wir die Altersgrenze für das Mofa-Fahren heraufsetzen. Eine solche Heraufsetzung wird meines Erachtens erwartet.

Ich bitte Sie, der Motion zuzustimmen.

**Hari:** Ich wende mich persönlich vehement gegen eine Heraufsetzung dieser Altersgrenze. Wir müssen die Kinder frühzeitig an den Verkehr gewöhnen. Denken Sie aber auch an das Berggebiet, wo Schulwege von 9 bis 12 Kilometern Länge keine Seltenheit sind. Ich habe selber eine Tochter, die einen Schulweg von 13 Kilometern zurücklegen muss, und zwar morgens und am Spätnachmittag, um 17 Uhr, wenn es im Winter bereits dunkel ist. Wenn sie diesen Schulweg zu Fuss zurücklegen müsste, würde sie dafür zweieinhalb bis drei Stunden benötigen. Geben wir doch diesen Kindern die Möglichkeit, mit dem Mofa zur Schule zu fahren. Wenn jedermann, insbesondere die Polizei und die Eltern, etwas acht gibt, passiert da gar nichts. Die anderen Kinder, die nicht Mofa fahren, lungern auf andere Art in der Gegend herum und treiben Allotria, und für Schulwege, die weniger als ein Kilometer lang sind, kann man meinetwegen das Mofa verbieten.

**Bundesrat Friedrich:** Wir haben schriftlich ausführlich Stellung genommen und ausgeführt, weshalb wir diese Motion ablehnen. Herr Hari hat einen der wesentlichen Punkte erwähnt. Denken Sie bitte nicht nur an die Städte, wo es öffentliche Verkehrsmittel und andere Erleichterungen gibt. Es gibt auch noch die Landschaft, wo oft erhebliche Distanzen zurückzulegen sind, vor allem im Berggebiet, dies auch für die Schüler. Dafür müssen wir Verständnis aufbringen. Es ist eine Illusion zu glauben, man könne praktikable Abgrenzungen finden und für das Berggebiet Ausnahmen machen. Wie wollen Sie solche Ausnahmen präzise umschreiben und in der Praxis kontrollieren?

Wir sind der Meinung, dass Missbräuche vor allem durch wirksamere Kontrollmassnahmen bekämpft werden müssen, und wir können ja den Führerausweis auch für solche Fahrzeuge entziehen. Im übrigen beglückwünsche ich Herrn Nationalrat Vetsch zu seinen gelungenen erzieherischen Massnahmen. Ich sehe nicht ein, warum solche erzieherische Massnahmen nicht auch anderenorts möglich sein sollen.

Wir haben insbesondere auch auf die Stellungnahme der Beratungsstelle für Unfallverhütung gehört. Diese Fachleute haben uns gesagt: die Heraufsetzung des Mindestalters wäre so ziemlich das Verkehrteste, was man unternehmen könnte.

Aus diesen Gründen lehnen wir den Vorstoss ab.

#### Abstimmung – Vote

Für Überweisung der Motion	39 Stimmen
Dagegen	30 Stimmen

#### An den Ständerat – Au Conseil des Etats

82.568

### Postulat (Schär)-Widmer Alkoholpromille-Grenzwert Taux d'alcoolémie

#### Wortlaut des Postulates vom 6. Oktober 1982

Aus der Statistik der Verkehrsunfälle für das Jahr 1981 geht hervor, dass die Zahl der Verkehrstoten im letzten Jahrzehnt von 1730 (Durchschnitt der Jahre 1970/71) auf 1215 (1980/81) oder um 30 Prozent abgenommen hat. Die durch Alkohol am Steuer bedingten Todesfälle haben in der Vergleichszeit jedoch von 230 auf 240 zugenommen. Der Anteil der Todesopfer im Verkehr, der auf Angetrunkenheit am Steuer zurückzuführen ist, stieg von 13 Prozent (1970/71) auf 20 Prozent (1980/81) an. Auch der Anteil der bei alkoholbedingten Unfällen Verletzten ist im Vergleichszeitraum stark angestiegen.

Der Bundesrat wird daher ersucht, als Massnahme zur Verminderung der alkoholbedingten Verkehrsunfälle den Blutalkoholgrenzwert von 0,8 Promille auf 0,5 Promille zu senken.

#### Texte du postulat du 6 octobre 1982

La statistique des accidents de la route de 1981 montre que le nombre de morts est tombé en dix ans de 1730 (moyenne des années 1970/1971) à 1215 (1980/1981), soit une baisse de 30 pour cent. Pourtant, dans le même temps, les accidents dus à l'alcool au volant ont passé de 230 à 240. La part des décès dus à l'alcoolisme sur la route a grimpé de 13 pour cent (1970/1971) à 20 pour cent (1980/1981). Le taux d'accidentés dus à l'alcool a également fortement augmenté au cours de la même période.

Nous prions donc le Conseil fédéral d'abaisser de 0,8 à 0,5 pour mille le taux d'alcoolémie toléré dans le but de diminuer le nombre d'accidents du trafic imputables à l'alcool.

**Mitunterzeichner – Cosignataires:** Deneys, Landolt, Mauch, Meier Werner, Oester, Spiess, Uchtenhagen, Widmer, Zwygart (9)

#### Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung veröffentlicht in ihrem Jahresbericht von 1981 die Statistiken über die Strassenverkehrsunfälle der Jahre 1970 bis 1981. Eine detaillierte Analyse dieser Zahlen führt zu folgenden Feststellungen:

Die nicht durch Alkohol verursachten Verkehrsunfälle nahmen von 1970 bis 1981 um 12 Prozent ab, während die durch Alkohol bedingten Unfälle in der gleichen Zeitspanne um 34 Prozent zunahmen. Ein enormer Unterschied zeigt sich auch im Vergleich der bei den Unfällen verletzten Personen. Die Zahl der bei Unfällen verletzten Personen, bei denen kein Alkohol im Spiel gewesen ist, nahm nämlich von 1970 bis 1981 um 17 Prozent ab; die Zahl der Verletzten bei durch Alkohol bedingten Verkehrsunfällen dagegen um 72 Prozent zu.

Die in den vergangenen Jahren durchgeführten Aufklärungsaktionen haben offensichtlich wenig zur Verminderung des Fahrens im angetrunkenen bzw. betrunkenen Zustand beigetragen.

Eine Herabsetzung der Promillengrenze auf einen tieferen

## **Motion Günter Mindestalter für Führer von Motorfahrrädern. Heraufsetzung**

## **Motion Günter Cyclomotoristes. Relèvement de l'âge minimal**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.545
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1830-1833
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 066

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.