

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

Wert hat nicht nur präventive Wirkung, sondern ihr kommt auch Signalcharakter zu. Durch eine Herabsetzung wird klar zum Ausdruck gebracht, dass die Behörden das Fahren im angetrunkenen Zustand als eine bedeutende Unfallursache betrachten, die mit allen Mitteln zu bekämpfen ist.

Die medizinischen Gründe, wie sie die vom Bundesrat bestellten Gutachter Hartmann und Thélin vorgebracht haben, sind überzeugend, die rechtlichen Überlegungen für eine Herabsetzung der Promillegrenze ausreichend.

Aus wirtschaftlicher Sicht ergeben sich nur Vorteile, denn die durch Alkohol bedingten Unfälle werden mit der Herabsetzung zahlenmässig abnehmen.

#### *Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

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

1. Gestützt auf Artikel 55 Absatz 1 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr (SR 741.01; SVG), in der Fassung vom 20. März 1975, hat der Bundesrat am 14. November 1979 in Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung vom 13. November 1962 über die Strassenverkehrsregeln (SR 741.11; VRV) die Blutalkoholgrenze festgelegt, bei der unabhängig von weiteren Beweisen und individueller Alkoholverträglichkeit Angetrunkenheit im Sinne des SVG angenommen wird; sie beträgt 0,8 Gewichtspromille.

2. In Beantwortung der Interpellation Schär vom 21. Juni 1979 betreffend Blutalkoholwert hat der Bundesrat bereits ausführlich dargelegt, was ihn bewogen hat, die Blutalkoholgrenze bei 0,8 Promille festzulegen.

Wohl hatte ein vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement in Auftrag gegebenes Gutachten ergeben, dass aus medizinischer Sicht ein Blutalkoholwert von 0,5 Promille einem Wert von 0,8 Promille vorzuziehen wäre. Für den Entscheid des Bundesrates war jedoch letztlich das Resultat des Vernehmlassungsverfahrens massgebend. In Kenntnis des medizinischen Gutachtens verwarfen nämlich die interessierten Stellen eine Herabsetzung des Blutalkohol-Grenzwertes auf 0,5 Promille massiv. Namentlich die Kantone sprachen sich beinahe einhellig gegen 0,5 Promille aus, weil der Vollzug einer so tiefen Limite nicht mehr gewährleistet wäre. An dieser Beurteilung hat sich in den drei Jahren seit dem bundesrätlichen Entscheid nichts geändert.

3. Nach Artikel 2 Absatz 2 VRV gilt in jedem Fall Fahrfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 oder mehr Gewichtspromillen aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt. Dieser Wortlaut bringt klar zum Ausdruck, dass die 0,8-Promille-Grenze nicht den absolut untersten Wert darstellt, bei dem Angetrunkenheit als erwiesen gilt. Schon bei einem geringeren Blutalkoholwert (z. B. ab 0,5 Promille) gilt derjenige als angetrunken, der eine zum Wert von 0,8 Promille führende Alkoholmenge konsumiert hat oder wegen Alkoholenusses nicht mehr fahrfähig ist (Art. 2 Abs. 1 VRV).

4. Zweifellos gibt die grosse Zahl der Alkoholunfälle, namentlich diejenige mit Verletzten und Toten, zu Besorgnis Anlass. Der Postulant verspricht sich durch die Herabsetzung des Blutalkoholwertes auf 0,5 Promille Präventivwirkung. Nach Ansicht des Bundesrates ist eine solche Wirkung zwar nicht auszuschliessen, sie darf jedoch nicht überschätzt werden, wie folgende Zahlen zeigen (interne Angaben des Bundesamtes für Statistik):

1981 wurden durch Alkoholunfälle, bei denen der Blutalkoholwert des Verursachers bekannt ist, 1902 Personen verletzt oder getötet. Eine detailliertere Aufgliederung zeigt, dass davon die meisten Verletzten oder Toten, nämlich 1647 oder 86,6 Prozent, bei einem festgestellten Blutalkoholwert von 1,0 oder mehr Promillen zu verzeichnen waren. Geht man davon aus, dass bei den restlichen Unfällen wohl eine grosse Zahl der Unfallverursacher einen Blutalkoholwert zwischen 0,8 und 1,0 Promille aufwiesen, so haben Blutalkoholwerte unter 0,8 Promille einen sehr untergeordneten Anteil an Alkoholunfällen mit Personenschäden. Eine Senkung des Blutalkoholgrenzwertes auf 0,5 Promille dürfte

somit das Total der bei Alkoholunfällen verletzten oder getöteten Personen nur wenig, wenn überhaupt, beeinflussen. Bei dieser Sachlage ist es fraglich, ob die Festsetzung des Blutalkoholgrenzwertes auf 0,5 Promille mit dem Prinzip der Verhältnismässigkeit vereinbar wäre.

#### *Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

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

Der Bundesrat empfiehlt, das Postulat abzulehnen.

**Widmer:** Ich muss gestehen, es fehlt mir in diesem Fall das Verständnis für die Weisheit unserer Landesväter. Das Postulat, das Herr Schär seinerzeit eingereicht hat und das ich übernehmen durfte, stellt sicher nichts anderes dar als den Versuch, für eine wesentliche Schwachstelle unserer Gesellschaft eine vernünftige Massnahme vorzuschlagen. Die Verschärfung, wie sie Herr Schär seinerzeit ins Auge gefasst hat, stellt ja auch nur einen Kompromiss dar. Es lässt sich durchaus denken, dass man die Anschauung vertritt, wie sie in vielen Spezialgebieten heute durchaus Gültigkeit hat, nämlich, dass man überhaupt keine Alkoholprocente zulässt. Im Militär beispielsweise ist es jedem Motorfahrer strikte verboten, Alkohol zu sich zu nehmen, völlig gleichgültig, welchen Prozentgehalt er hat. Der Wehrmann wird bestraft, wenn er Alkohol zu sich nimmt. Für den Piloten einer Fluggesellschaft ist ein totales Alkoholverbot absolut zwingend. Was Herr Schär will, ist eine bescheidene Verschärfung, ein grosszügiger Kompromiss, und ich bin erstaunt, dass der Vorstoss nicht einmal in Form eines Postulates entgegengenommen wird.

Ich bitte Sie also höflich, für eine Überweisung dieses Postulates zu stimmen.

**Bundesrat Friedrich:** Ich muss zunächst eine falsche Vorstellung korrigieren: Es ist keineswegs so, dass unter dieser sogenannten kritischen Grenze von 0,8 Promille keine Verurteilung wegen Angetrunkenheit erfolgen könnte. In solchen Fällen prüfen die Gerichte, ob der Alkohol allenfalls zur Verursachung eines Verkehrsunfalles beigetragen hat. Wenn sich das aus den Umständen ergibt, kann eine Verurteilung wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand erfolgen. Wir haben es keineswegs mit einer starren Grenze zu tun. Andererseits zeigt die Auswertung der Unfallsituationen, dass Blutalkoholwerte unter 0,8 Promille in der Regel eine untergeordnete Rolle spielen. Es scheint uns deshalb richtig zu sein, diese flexible Gerichtspraxis beizubehalten, statt einen tieferen, starren Grenzwert festzulegen.

#### *Abstimmung – Vote*

Für Überweisung des Postulates  
Dagegen

33 Stimmen  
40 Stimmen

82.474

### **Interpellation Houmard**

#### **Erklärung der jurassischen Behörden**

#### **Déclarations des autorités jurassiennes**

#### *Wortlaut der Interpellation vom 25. Juni 1982*

Der Kanton Jura veröffentlichte eine vom Regierungspräsidenten Pierre Boillat und vom Staatskanzler Joseph Boinay unterzeichnete Botschaft, in der behauptet wird, die Abstimmung vom 23. Juni 1974 sei nicht in die Wirklichkeit umgesetzt worden – dies ist falsch –, und weiter: «Die Verstümmelung unserer jurassischen Heimat rechtfertigt die Initiativen zugunsten ihrer Einheit . . . Es lebe der freie Jura.»

## **Postulat (Schär)-Widmer Alkoholpromille-Grenzwert**

### **Postulat (Schär)-Widmer Taux d'alcoolémie**

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	82.568
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1833-1834
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 067

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.