

**Arnold:** In der Erwartung, dass Sie initiativen Truppenkommandanten einen gewissen Spielraum in dieser Richtung lassen, erkläre ich mich von der Antwort befriedigt.

86.262

**Petition «Aktion Ruhezeit».  
Verbesserung der Ruhezeitkontrolle  
der Militärfahrer**

**Pétition Manifeste «Temps de  
repos». Contrôle de la durée du  
repos des conducteurs militaires.  
Amélioration**

Frau **Meier** Josi unterbreitet im Namen der Petitionskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Die «Aktion Ruhezeit» reichte im Juli 1986 eine Petition mit 643 Unterschriften ein. Die Petenten verlangen: Das bestehende Ruhezeit-Reglement soll durch folgende Punkte ergänzt und verbessert werden:

a) Die Ruhezeit ist definiert als effektive Schlafzeit, das heisst, die Zeit, in welcher der Motorfahrer im Schlafsack oder im Bett liegt. (Die Zeit für Essen, Warten, Pausen, Ausgang und Urlaub gilt nicht mehr als Ruhezeit.)

b) Die 8 Stunden Ruhezeit dürfen nur noch auf zwei Blöcke von je 4 Stunden verteilt werden.

c) Fühlt sich der Motorfahrer nicht fahrtüchtig, z.B. aus Unwohlsein oder Krankheit, so hat er das Recht, jeden Fahrauftrag zu verweigern. Jedoch für das Einhalten der Ruhezeit ist der Befehlsgeber verantwortlich, das heisst: Wird trotz Nichteinhaltung der Ruhezeit gefahren, so ist der Befehlsgeber für dieses Vergehen haftbar.

d) Längere Verschiebungen (ausgenommen Einzelfahrten) während der Nacht, die mehr als eine Stunde dauern, sind verboten. Die Nacht ist definiert als die Zeitspanne zwischen 22.00 und 04.00 Uhr.

Zur Begründung machen die Petenten geltend, es könnten im Militär viele tragische Unfälle vermieden werden, wenn wirklich nur ausgeruhte Fahrer ans Steuer sitzen würden. Eine wirkungsvollere Ruhezeitreglementierung soll dazu führen, dass keine weiteren Menschenleben durch Uebermüdung am Steuer gefährdet werden.

2. Die Petitions- und Gewährleistungskommission des Nationalrates liess sich vom Eidgenössischen Militärdepartement über die geltenden Bestimmungen und die Schritte orientieren, welche aufgrund der schweren Unfälle der letzten Zeit unternommen wurden. Danach sind die geltenden Ruhezeitvorschriften für militärische Motorfahrzeugführer in der «Verordnung über den militärischen Strassenverkehr» (MSV) vom 1. Juni 1983, Artikel 46 bis 49, geregelt. Jeder Motorfahrzeugführer ist für seine ständige Fahrfähigkeit in erster Linie selber verantwortlich. Er hat jedoch dem Vorgesetzten die Umstände zu melden, die ihm das Fahren erschweren oder verunmöglichen. Dieser wacht darüber, dass Fahrzeuge nicht von fahrunfähigen Führern gelenkt werden.

Grundsätzlich müssen Motorfahrzeugführer innerhalb von 24 Stunden eine zusammenhängende Ruhezeit von 8 Stunden einhalten. Im normalen Dienstbetrieb kann der Motorfahrzeugführer diesem Erfordernis ohne weiteres gerecht werden.

Anders liegen die Verhältnisse bei Uebungen und Manövern, wo der Motorfahrzeugführer nicht frei über seine Zeit verfügen kann. Deshalb hat das Eidg. Militärdepartement

am 12. März 1986 in einer ergänzenden Weisung festgelegt, dass Motorfahrzeugführern beim Einrücken aus dem allgemeinen Urlaub vor dem ersten Fahreinsatz vier Stunden Schlafenszeit zusammenhängend gewährleistet werden muss.

Die Forderung der Petenten, dass nur noch die effektive Schlafzeit, welche im Schlafsack oder im Bett verbracht wird, als Ruhezeit gelten solle, hält das EMD unrealistisch; sie stehe im Widerspruch mit dem militärischen Dienstbetrieb. Auf die Zeiten für Essen, Warten, Pausen, Ausgang und Urlaub als Ruhezeit verzichten, hiesse den Ruhezeitgedanken zu weit führen.

Die zweite Forderung der Petition, wonach die acht Stunden Ruhezeit nur noch auf zwei Blöcke von je vier Stunden verteilt werden dürfen, sei im normalen Dienstbetrieb bereits erfüllt (acht Stunden zusammenhängende Ruhezeit innerhalb von 24 Stunden). Bei Uebungen und Manövern werde in der Regel ein Teil der Ruhezeit (vier Stunden) in der Nacht gewährt. Müssten die restlichen 4 Stunden ebenfalls zusammenhängend gewährt werden, würde das die Durchführung militärischer Uebungen und Manöver weitgehend verunmöglichen, oder es wäre für einen Teil der Motorfahrzeuge eine Doppelbesatzung einzuführen.

Auch die dritte Forderung der Petition, wonach der Motorfahrer, der sich nicht fahrtüchtig fühlt, das Recht hat, jeden Fahrauftrag zu verweigern, sei im militärischen Recht weitgehend erfüllt. Denn wer fahrunfähig ist und dadurch eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt, begehe in Verbindung mit Artikel 90 Ziffer 2 SVG ein Vergehen.

Die vierte Forderung der Petition, längere Verschiebungen während der Nacht von Fahrzeugverbänden, die mehr als eine Stunde dauern, seien zu verbieten, ist nach dem EMD militärisch undurchführbar. Jede Armee nützt die Dunkelheit der Nacht, um grössere Verschiebungen oder Transporte durchzuführen.

3. Der Nationalrat überwies die Petition dem Bundesrat zur Kenntnisnahme. Er ging davon aus, dass die Anliegen der Petenten u.a. durch die Weisung vom 12. März 1986 über das Einrücken aus dem allgemeinen Urlaub weitgehend erfüllt seien, soweit ihnen nicht die Erfordernisse einer kriegstauglichen Ausbildung im Wege stünden.

4. Die Petitionskommission des Ständerates war vom Verantwortungsbewusstsein der Petenten beeindruckt, die in ihrer militärischen Einheit vom tödlichen Unfall von Kameraden persönlich betroffen worden sind. Sie gab ihnen Gelegenheit, zu den Ausführungen des EMD Stellung zu nehmen. Die Petenten machten insbesondere auf die Situation des Soldaten aufmerksam, der in der Regel nur theoretisch die Möglichkeit habe, sich den Fahrbefehlen seiner Vorgesetzten zu widersetzen. Sie kamen erneut zum Schluss,

– dass die bestehende Definition der Ruhezeit unklar sei, eine zu weite Interpretation erlaube, für die Motorfahrer keine Schlafgelegenheit garantiere und somit für die Erholungs- und Ruhebedürfnisse der Fahrzeuglenker unzureichend sei;

– die beiden Blöcke von je zwei Stunden Ruhe dem Fahrer keine Schlafgelegenheit biete und es sinnvoller wäre, sie zu einem Block von vier Stunden Ruhe zu vereinigen.

Die Kommission stellt fest, dass das Eidg. Militärdepartement bisher einige Massnahmen getroffen hat, um weitere Unfälle im Militärdienst zu verhindern. Diese Massnahmen haben, trotz einer leichten Zunahme aller Schadensereignisse im militärischen Strassenverkehr, im Jahre 1986 zu einer Reduktion der schweren Unfälle um 33 Prozent geführt. Insbesondere haben auch Unfälle infolge Uebermüdung stark abgenommen. Die günstigen Auswirkungen der Unfallverhütungsaktionen des Eidg. Militärdepartementes zeigen, dass nicht nur der einzelne Fahrer, sondern auch die Befehlsgeber aller Stufen und das Departement Einfluss auf die Verhütung von militärischen Unfällen haben können.

Die Kommission begrüsst diese Anstrengungen und wünscht, dass sie ohne Abstriche weitergeführt werden. Daher sind auch die Anregungen der Petenten an die Unfallüberprüfungsorgane weiterzuleiten.

*Antrag der Kommission*

In diesem Sinne beantragt die Kommission, die Petition dem Bundesrat zur Kenntnisnahme zu unterbreiten.

*Proposition de la commission*

Transmettre la pétition au Conseil fédéral pour qu'il en prenne acte.

**Frau Meier Josi, Berichterstatterin:** Die Petitionskommission hat mit Genugtuung die Anstrengungen der Behörden zur Reduktion von Militärunfällen registriert und im Hinblick auf deren Weiterführung beantragt sie Ihnen, die Petition dem Bundesrat zur Kenntnisnahme zu überweisen.

**M. Ducret:** Je suis aussi d'avis de renvoyer la pétition au Conseil fédéral, mais je tiens à relever que le texte du rapport contient une ou deux choses étonnantes.

Tout d'abord, dire que la troisième revendication des pétitionnaires, d'après laquelle le conducteur de véhicule qui ne se sent pas apte à tenir le volant a le droit de refuser toute mission de ce genre, ne correspond pas à la réalité. Je sais que plusieurs personnes ici ont des galons, souvent nombreux et larges, et c'est un pauvre appointé, ancien chauffeur militaire qui vous parle de ce problème. Peut-être ai-je une autre opinion. Après avoir fait mon école de recrues dans les troupes cyclistes, j'ai été versé dans les dragons motorisés et j'ai fait ensuite mes cours de répétition comme chauffeur. Un chauffeur ne peut pas refuser de conduire, sous prétexte qu'il est fatigué; cela est irréaliste, cela figure dans les textes mais cela ne se réalise pas au service militaire. Il est clair que si vous refusez une fois vous êtes muté ailleurs et vous recevez un travail moins intéressant. Le militaire ne refuse pas, pas plus qu'un ouvrier ne le ferait à l'égard de son patron.

Deuxièmement, une grande partie des accidents survenus au service militaire, surtout par suite d'accès de sommeil au volant, sont imputables aux conditions mêmes de la circulation. Rouler en colonne, de nuit, est catastrophique. Faites-en vous-mêmes l'expérience sur n'importe laquelle de nos autoroutes! Dès que vous êtes en colonne et que vous devez rouler calmement, vous vous endormez! C'est naturel. Vous avez les yeux fixés sur les deux feux rouges du véhicule précédent, ce qui est le meilleur moyen de s'endormir. A mon avis, tel est le système qu'adoptent les gens qui cherchent à vous endormir, ceux qui vous regardent dans les yeux et vous disent: endormez-vous, endormez-vous! De même, le camion qui vous précède vous incite à vous endormir. Et vous le faites très bien et très vite. En outre, un certain nombre de conditions de circulation existant au service militaire provoquent le sommeil, même si l'on est n'est pas fatigué.

De plus, il faut relever une grande différence entre les écoles de recrues et les cours de répétition. L'école de recrues comprend une longue période alors que vous faites votre cours de répétition, sortant de vos habitudes civiles. Si donc, tout d'un coup, on vous propose de conduire un véhicule de nuit, entre minuit et cinq heures du matin, cela tourne aussi à la catastrophe. D'ailleurs, les graves accidents survenus ces dernières années – en particulier celui du Nufenen – ont eu lieu vers trois heures du matin. A cette heure-là, un homme ou une femme normalement constitué, selon l'habitude suisse, dort. Si vous mettez cette personne au volant, elle s'endort aussi, même si elle n'est pas fatiguée. Lorsque, en période de vacances, certains de nos amis partent sur les routes, en direction de l'Espagne ou de l'Italie – ils ne pourront pas y aller cette année à cause de l'essence sans plomb, mais cela est un autre problème – les accidents arrivent précisément entre minuit et cinq heures du matin. On ne change pas si facilement son rythme de vie. Les personnes qui voyagent beaucoup en avion le savent bien, car il leur est difficile de régler leur horloge interne en faisant abstraction des fuseaux horaires.

L'armée a besoin de rouler la nuit – il faut se rendre à cette évidence – mais elle devrait avoir la sagesse de rouler entre neuf heures du soir et minuit, et non pas entre minuit et cinq

heures du matin. En effet, nous aurons toujours des accidents, même si les chauffeurs ont dormi durant la journée. Il faut se rendre compte que, dans ce pays, le service militaire tel que nous le comprenons est un exercice qui demande beaucoup de sacrifices à notre population, et il faut accepter un certain nombre de contraintes comme celle de recevoir, à la première semaine du cours de répétition, des soldats qui ont peut-être dû faire beaucoup d'heures supplémentaires la semaine précédente, afin de pouvoir partir. Cela était mon cas en tant qu'indépendant. Je vous assure que, la semaine précédant mon cours de répétition, je ne dormais pas beaucoup, même à la maison.

Par conséquent, je pense qu'il faut se montrer philosophe et ne pas se faire d'illusions. Un soldat-chauffeur ne peut pas refuser de conduire, même s'il est fatigué, car on lui en demandera la raison et il lui sera difficile de donner des explications.

Or, chère Madame, j'aimerais que vous me croyiez lorsque je vous dis que la loi est une chose et la réalité souvent une autre. Les avocats de ce conseil s'en souviennent quelquefois assez mal.

**Frau Meier Josi, Berichterstatterin:** Es gehört sicher zur Stärke der Schweizer Armee, dass jeder Soldat Experte in Militärfragen ist. Wir haben nun ein klassisches Beispiel gehört. Ich nehme an, dass es – weitergeleitet an die Unfallverhütungsorgane – zu Massnahmen führen wird, welche die Unfallrate reduzieren helfen.

**Bundesrat Koller:** Ich habe Herrn Ständerat Ducret aufmerksam zugehört. Wenn ich mich aber als alt Nationalratspräsident nicht schwer täusche, habe ich in diesem Stadium des Verfahrens überhaupt nichts zu sagen. Die Ueberweisung einer Petition ist ausschliesslich eine Angelegenheit der Räte.

**Präsident:** Die Kommission beantragt, es sei die Petition dem Bundesrat zur Kenntnisnahme zu überweisen. Wird ein anderer Antrag gestellt? – Das ist nicht der Fall. Wir haben sie stillschweigend überwiesen.

*Schluss der Sitzung um 09.20 Uhr*

*La séance est levée à 09 h 20*

**Petition "Aktion Ruhezeit". Verbesserung der Ruhezeitkontrolle der Militärfahrer**

**Pétition Manifeste "Temps de repos". Contrôle de la durée du repos des conducteurs militaires. Amélioration**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.262
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.06.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	314-315
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 651

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.