
Argumentarium

**zugunsten einer Änderung des Bundesgesetzes
über den Strassenverkehr (SVG)**

**Schweizerisches Aktionskomitee für
ein zeitgemässes Strassenverkehrsnetz**

Geschäftsstelle: Postfach 8166, 3001 Bern, Telefon 031 25 77 85

Argumentarium

**zugunsten einer Änderung des Bundesgesetzes
über den Strassenverkehr (SVG)**

**Schweizerisches Aktionskomitee für
ein zeitgemässes Strassenverkehrsnetz**

Geschäftsstelle: Postfach 8166, 3001 Bern, Telefon 031 25 77 85

Argumentarium

zugunsten einer Änderung des Bundesgesetzes
über den Strassenverkehr (SVG)

Inhalt	Seite
1. Einführung	5
2. Die hauptsächlichsten Änderungen:	8
a) Kompetenzen	
b) Umwelt	
c) Sicherheit	
– Lernfahrten	
– Ausweisentzug	
– Rahmenbedingungen	
d) Änderungen im technischen Bereich	
– Versicherung	
3. Breite der Nutzfahrzeuge	12
a) verkehrs- und transporttechnische Notwendigkeit	
b) wirtschaftliche Notwendigkeit	
c) touristische Notwendigkeit	
d) rechtliche Notwendigkeit	
4. Schlussfolgerungen	18
5. Anhang	19
– Beilage Änderung SVG	

1. Einführung

Am 16. Juli 1984 hat das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement, im Nachgang zur Einreichung von verschiedenen Motionen und Postulaten, ein Vorprojekt zur Teilrevision des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr (SVG) vom 19. Dezember 1958 in die Vernehmlassung geschickt. Nach Prüfung der im Rahmen dieser Vernehmlassung eingegangenen Bemerkungen, Kritiken und Anregungen hat der Bundesrat am 27. August 1986 einen Gesetzesentwurf mitsamt der dazugehörigen Botschaft veröffentlicht. Die eidgenössischen Räte haben in den Jahren 1988 und 1989 darüber beraten.

Die vom Bundesrat vorgesehene Revision strebt hauptsächlich die folgenden Ziele an:

Den Gemeinden soll eine Rekursfähigkeit eingeräumt werden gegenüber Massnahmen, welche den Strassenverkehr auf dem Gemeindegebiet betreffen;

die einen Fahrschüler begleitende Person soll mindestens das 23. Altersjahr vollendet haben;

die vorsätzliche Vereitelung einer Blutprobe soll obligatorisch zu einem Ausweisentzug führen;

ein Leistungslohn für Berufsschauffeure soll verboten werden;

schliesslich soll die maximale Fahrzeugbreite sowie die der Anhänger auf 2,50 Meter festgesetzt werden.

Es ist nun genau dieser letzte Punkt, welcher den Zorn von grünen und linken Kreisen erregt hat. Im Oktober 1989 haben der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) und die IG-Velo das Referendum ergriffen gegen die allgemeine Einführung der 2,50 m. Diese beiden Vereinigungen sind dabei unterstützt worden von verschiedenen Sektionen der SP-Schweiz sowie des LdU, von verschiedenen Umweltschutzorganisationen wie dem WWF und von der Jugendgruppe der CVP.

Das Referendum ist im Januar dieses Jahres zustande gekommen mit insgesamt 81 452 Unterschriften, davon lediglich 5,5 Prozent aus der Westschweiz. Die meisten Unterschriften stammen aus den Kantonen Zürich, Bern und Basel-Stadt.

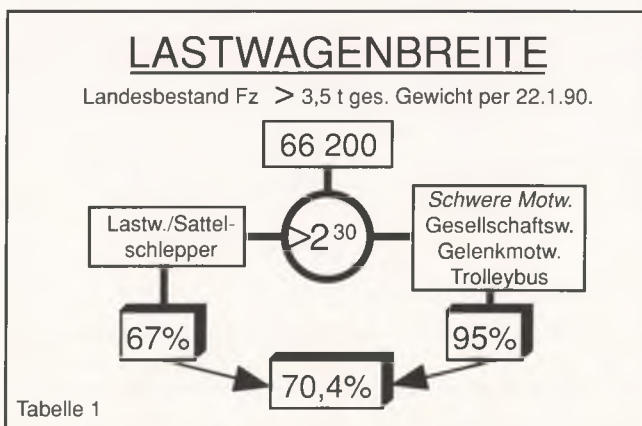
**Referendum
gegen die Änderung vom 6. Oktober 1989 des Bundesgesetzes
vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr**

Unterschriften nach Kantonen

Kanton	Unterschriften	
	Gültige	Ungültige
Zürich	21 187	1646
Bern	14 502	123
Luzern	2 873	28
Uri	264	2
Schwyz	416	4
Obwalden	140	4
Nidwalden	128	2
Glarus	596	6
Zug	1 222	6
Freiburg	1 105	6
Solothurn	2 754	28
Basel-Stadt	12 290	33
Basel-Landschaft	7 110	163
Schaffhausen	591	7
Appenzell Ausserrhoden	363	5
Appenzell Innerrhoden	29	0
St. Gallen	3 308	17
Graubünden	2 982	50
Aargau	4 217	586
Thurgau	1 333	49
Tessin	822	22
Waadt	863	84
Wallis	226	65
Neuenburg	579	8
Genf	1 475	72
Jura	77	0
Schweiz	81 452	3016

In Artikel 9 Absatz 2 des SVG wird die strittige Frage geregelt. Dieser Artikel legt als Maximalbreite für Nutzfahrzeuge und deren Anhänger die Limite von 2,30 Metern fest, gibt jedoch zugleich dem Bundesrat die Kompetenz, gewisse Strassenstücke für Fahrzeuge mit einer Breite von bis zu 2,50 Metern freizugeben. Er hat davon Gebrauch gemacht und über den Artikel 64 Absatz 1 der Verordnung zum Strassenverkehr die Hauptstrassen für 2,50 Meter breite Fahrzeuge geöffnet ebenso wie die Strassen in Ortschaften, welche von Hauptstrassen tangiert werden, wobei Ausnahmen speziell signalisiert werden.

Aufgrund dieser doch sehr liberalen Gesetzgebung sind heute bereits 50 000 Kilometer des 70 000 Kilometer umfassenden schweizerischen Strassennetzes (das heisst 100 Prozent der Autobahn, 80 Prozent der Kantonsstrassen und 65 Prozent der Gemeindestrassen) für Lastwagen, Cars und Autobusse des öffentlichen Verkehrs mit einer Maximalbreite von 2,50 Metern zugelassen. Übrigens sind heute bereits 70 Prozent aller Nutzfahrzeuge 2,50 Meter breit.



Indem er die Maximalbreite für Nutzfahrzeuge auf 2,50 Meter anheben will, möchte der Bundesrat nichts anderes tun, als die schweizerische Gesetzgebung in diesem Bereich an jene der anderen europäischen Länder anzugleichen. Für den Bundesrat stellt dies eine kleine Konzession dar, welche er im Rahmen der Verhandlungen mit der EG zu geben bereit wäre. Die eidgenössischen Räte haben das klar erkannt und demzufolge die Änderungen zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr mit komfortablem Mehr gutgeheissen: der Nationalrat mit 115 zu 43 Stimmen, der Ständerat mit 34 zu 3 Stimmen.

Nach Auffassung des Referendumskomitees würde eine Generalisierung der 2,50-Meter-Breite selbst die kleinen Dörfer dem Schwerverkehr ausliefern und zudem auch eine Verbreiterung der Nebenstrassen erforderlich machen. Auch wäre die Sicherheit der Radfahrer, der Fussgänger, der alten Leute und der Kinder nicht mehr gewährleistet. Ferner würde, immer nach den Vorstellungen der Opponenten, auch die Umwelt stark beeinträchtigt. Und schliesslich würde die Verbreiterung der Fahrzeuge auch den anderen Strassenbenützern zusätzliche Schwierigkeiten bescheren (zum Beispiel bei Überholmanövern usw.). Diese Argumente, im speziellen jedoch das emotional gefärbte und die Sicherheit anpeilende Argument, halten einer näheren Prüfung der Situation nicht stand. Zunächst ist einmal festzustellen, dass breitere Nutzfahrzeuge eine bessere Stabilität auf der Strasse aufweisen und somit tatsächlich sicherer sind. Dann kommt hinzu – und das rechtfertigt nicht zuletzt den Entscheid der beiden Kammern –, dass eine Maximalbreite von 2,50 Metern den geltenden Normen in allen europäischen Ländern entspricht. Die Schweiz hat gewiss kein Interesse, sich in dieser Beziehung von allen anderen Ländern zu unterscheiden, zumal sämtliche technischen Normen nun auf Breite 2,50 Meter ausgerichtet sind. Es betrifft dies insbesondere die Belade- und Entlademittel, die Container, ja letztlich die Fahrzeuge selbst. Seit einigen Jahren muss die Schweiz mangels einer eigenen Produktion alle hier benötigten Lastwagen einführen. Bisher mussten Käufer von Lastwagen jeweils eine Sonderbestellung aufgeben, da die ausländischen Nutzfahrzeughersteller serienmässig nur noch 2,50 Meter breite Lastwagen herstellen!

2. Die hauptsächlichsten Änderungen

Die Revision des SVG umfasst etwa 25 Artikel aus verschiedenen Kapiteln dieses Gesetzes. Aus Gründen der Effizienz werden wir uns im folgenden auf die wichtigsten, zur Behandlung gelangenden Themen beschränken.

Wohl richtet sich das ergriffene Referendum direkt gegen den Artikel 9; es gefährdet jedoch das ganze Revisionswerk. Am 23. September 1990 werden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger über die Gesamtheit der vom Bundesrat vorgesehenen Revision abzustimmen haben – und nicht nur über den Artikel 9.

Wir werden im folgenden zunächst die wichtigsten der von der Regierung vorgeschlagenen Änderungen darstellen und uns hernach speziell auf den Artikel 9 konzentrieren.

a) Kompetenzen (Art. 3)

Zurzeit verfügen die Gemeinden über das gleiche Rekursrecht wie Einzelpersonen; das heisst, sie können sich gegen kantonale Entscheide nur insofern wehren, als diese Entscheide Fahrzeuge oder Immobilien betreffen, welche im Eigentum der Gemeinde stehen.

Im Bereich des Strassenverkehrs verfügen die Kantone über recht weitgehende Kompetenzen. So können sie zum Beispiel verschiedene einschränkende Massnahmen verordnen wie Einbahnstrasse, Stop, Geschwindigkeitsbeschränkung und so weiter. Es liegt auf der Hand, dass damit sehr oft mehr als nur Einzelinteressen tangiert werden; ganze Bevölkerungsteile können von solchen Massnahmen betroffen sein.

Die vorgesehene Änderung würde es nun den Gemeinden ermöglichen, auch das Gesamtinteresse ihrer Bevölkerung besser wahrzunehmen. Und dieses Gesamtinteresse kann ja durchaus im Widerspruch stehen zu einem kantonalen Entscheid.

In einzelnen Bereichen des öffentlichen Rechts verfügen die Gemeinden schon heute über eine solche Rekursmöglichkeit, so zum Beispiel über das Raumplanungsgesetz, über das Umweltschutzgesetz, über das Gesetz zum Schutze der Fuss- und Wanderwege. Dies berührt auch den Strassenverkehr. Durch die Einführung der Rekursmöglichkeit im Verkehrswesen wird damit das SVG der Gemeindeautonomie auch im Bereich der Verkehrsmassnahmen gerecht.

b) Umwelt (Art. 12)

Eine zuverlässige Information über den Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge fördert das Umwelt- und Energiebewusstsein der Autobenutzer. Günstige Verbrauchswerte werden neben geringen Emissionswerten als zusätzliches Qualitätsmerkmal der Motorfahrzeuge hervorgehoben. Meinungsumfragen haben ergeben, dass der günstige Benzolverbrauch beim Kauf eines Autos mit Abstand an erster Stelle vor anderen Kriterien wie günstiger Kaufpreis, günstiger Unterhalt, Qualität/Lebensdauer, Sicherheit und so weiter steht. Die Automobilimporteure geben seit einiger Zeit auf freiwilliger Basis die entsprechenden Verbrauchswerte nach einer gleichen Messung bekannt.

Das neue SVG räumt dem Bundesrat die Kompetenz ein, im Rahmen der Motorfahrzeug-Typenprüfung auch

- den Treibstoffverbrauch der Fahrzeug feststellen zu lassen,
- die ermittelten Verbrauchszahlen zusammen mit den Abgas- und Lärmwerten periodisch zu veröffentlichen und
- die Kennzeichnung (Etikettierung) der Fahrzeuge mit den verschiedenen Werten vorzuschreiben.

Weil jedoch die Behörden beim heutigen Stand der Infrastruktur nicht in der Lage sind, zusätzlich zu den bereits wahrzunehmenden Aufgaben auch noch spezielle Verbrauchsmessungen durchzuführen, sieht der Bundesrat bis auf weiteres das Festhalten an der Selbstzertifizierung nach einheitlichen Messmethoden durch die Hersteller von Motorfahrzeugen und deren Importeure vor. Wenn sich aber zu einem späteren Zeitpunkt 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 neuen Bestimmungen immer noch einführen.

c) Sicherheit

Die Sicherheit auf den Strassen bildet eines der wichtigsten Themen im Zuge dieser vorgesehenen Revision des SVG. Zahlreiche Artikel zeugen davon, wie ernst es die Autoren mit den Belangen der Verbesserung und der Verstärkung der Verkehrssicherheit nehmen. Wir führen nachstehend lediglich ein paar Beispiele an:

– *Lernfahrten* (Art. 15)

Durch diesen Artikel wird festgelegt, dass der Begleiter eines Fahrschülers nicht nur seit mindestens drei Jahren im Besitz eines gültigen Fahrausweises sein muss, sondern darüber hinaus auch das 23. Altersjahr vollendet haben muss. In der Tat spielt nämlich die charakterliche Reife der Begleitperson eine ebenso grosse Rolle wie seine eigene Fahrpraxis.

– *Ausweisentzug* (Art. 16, 17, 22)

Nach dieser Bestimmung führt die Vereitelung einer Blutprobe obligatorisch zum Entzug des Fahrausweises. Gegenwärtig ist es unmöglich, einem Lenker den Fahrausweis zu entziehen, wenn er sich vorsätzlich weigert, sich einer Blutprobe oder einer ergänzenden medizinischen Untersuchung zu unterziehen, beziehungsweise wenn er eine solche verunmöglicht. Nun weiss man jedoch, dass Personen, welche zu recht oder zu unrecht mit einer Blutprobe rechnen müssen, dazu neigen, die Unfallstelle unerkannt zu verlassen. Es ist dies besonders dann der Fall, wenn der Lenker wegen Trunkenheit am Steuer vorbestraft ist, oder wenn er aus beruflichen Gründen nicht auf seinen Ausweis glaubt, verzichten zu können. In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, dass ein Ausweisentzug infolge Trunkenheit am Steuer eine Massnahme von vorbeugender und erzieherischer Natur darstellt und letztlich zur Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr beitragen soll. Die Verweigerung einer Blutprobe stellt dabei nicht die Sicherheit als solche in Frage, sondern ist vielmehr als Behinderung eines normalen Gerichtsverfahrens zu werten. Die Sanktion ist demzufolge etwas leichter: im Minimum einen Monat Ausweisentzug statt zwei Monate.

Im Rahmen der Revision wird ebenfalls die Dauer des sogenannten Sicherheitsentzugs festgelegt. Der Unterschied zwischen dem Administrativentzug wegen Verletzung von Verkehrsregeln und dem Sicherheitsentzug in jenen Fällen, da der Führer nicht geeignet ist, ein Motorfahrzeug zu führen, entspricht gängiger Gerichtspraxis. Bisher hat das Gesetz keine Vorschriften bezüglich der Dauer des Sicherheitsentzugs erhalten. Diese Lücke gilt es jetzt zu schliessen.

– *Rahmenbedingungen*

Gemäss Art. 56 bekäme der Bundesrat die Kompetenz, den sogenannten Leistungslohn für Berufschauffeure zu verbieten.

Damit erhält er ein wirksames Mittel, den sicherheitsmässigen Nachteilen einer Entlohnung von Berufschauffeuren aufgrund der zurückgelegten Fahrstrecke, der beförderten Gütermenge oder ähnlicher Leistungen entgegenzuwirken. Solche Entlohnungsarten verleiten die angestellten Chauffeure zu einer gefährlichen Fahrweise (namentlich Missachtung der Geschwindigkeitsvorschriften), zur Überladung der Fahrzeuge und zur Missachtung der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften; sie sind damit der Verkehrssicherheit und der Gesundheit der Berufschauffeure abträglich.

Der neue Artikel 57b befasst sich im besonderen mit den Apparaten und Vorrichtungen zum frühzeitigen Entdecken der Radarkontrollen.

Diese Geräte sollen in der Schweiz in keiner Art und Weise mehr eingesetzt werden können. Um eine effiziente Geschwindigkeitskontrolle zu garantieren, genügt es nicht, die Radarwarngeräte einfach zu verbieten; man muss überdies auch die Vorbereitungshandlungen vereiteln, zum Beispiel den Transport dieser Geräte.

d) Änderungen im technischen Bereich

Abgesehen von der Breite der Fahrzeuge sieht der Artikel 9 noch andere Änderungen vor, die wir hier hervorheben möchten.

Das zugelassene Gesamtgewicht für Dreiachsfahrzeuge, von denen nur eine Achse angetrieben wird, würde von 19 auf 22 Tonnen erhöht.

Es sind vorwiegend die im internationalen Verkehr festgestellten Schwierigkeiten, welche für eine Erhöhung auf 22 Tonnen sprechen. Die heutige tiefe Gewichtslimite hat speziell ungünstige Auswirkungen auf den Tourismus, da heute mehr und mehr dreiachsige ausländische Autocars die Schweiz anfahren, bei denen nur eine Achse angetrieben ist. Das Gesamtgewicht ist in diesen Fällen jedoch immer höher als 19 Tonnen. Auf ihren Fahrten in die Schweiz und durch die Schweiz können diese Fahrzeuge demnach nicht jene Zahl von Passagieren befördern, für die sie ausgelegt sind. Es kommt daher immer wieder vor, dass ausländische Reisebüros langfristige Übernachtungsverträge mit Schweizer Hoteliers deswegen annulliert haben.

Aus diesem Grunde hat denn auch die interkantonale Kommission für Strassenverkehr den zuständigen kantonalen Stellen empfohlen, das Gewicht der dreiachsigen Autocars nicht zu kontrollieren, bis die gesetzliche Limite auf 22 Tonnen festgelegt sei!

Versicherung (Art. 69)

Der Halter eines ziehenden Fahrzeuges und der Halter des gezogenen Fahrzeuges haften solidarisch für die Dritten zugefügten Schäden. Nach heute geltendem Recht stellen das Zugfahrzeug und das gezogene Fahrzeug (Fahrzeug ohne Anhänger) eine Einheit dar, für die allein der Halter des Zugfahrzeuges haftbar gemacht werden kann. Diese Regelung gibt keinerlei Anlass zu Kritik, sofern ein Anhänger solide mit dem Zugfahrzeug verbunden ist (zum Beispiel mit einer Deichsel). Im Gegensatz dazu sind die heutigen Bestimmungen in jenen Fällen ungenügend, da ein Fahrzeug mit Hilfe, zum Beispiel eines Seiles, abgeschleppt wird. Die Tatsache, dass ein Fahrzeug nur mit fremder Kraft fortbewegt werden kann, ändert nichts an seinen Eigenschaften als Fahrzeug. So kann der Motor eines abgeschleppten Fahrzeuges durchaus plötzlich anspringen, oder der Fahrer des abzuschleppenden Fahrzeuges kann sich falsch verhalten. Gemäss der vorgesehenen neuen Regelung sind beide Halter solidarisch für möglicherweise unter diesen Gegebenheiten entstandene Schäden haftbar.

3. Breite der Fahrzeuge

Der Artikel 9 ist mit Bestimmtheit der wichtigste und der am meisten diskutierte Artikel dieser Gesetzesrevision. Im Absatz 2 wird vorgeschlagen, die maximale Breite der Nutzfahrzeuge von 2,30 Metern auf 2,50 Meter zu erhöhen.

Ökologische Kreise haben sich gegen diese Änderung erhoben und insbesondere ins Feld geführt, dass eine solche Massnahme generell die Sicherheit beeinträchtigt. Wir legen nachstehend dar, weshalb diese Änderung gerade aus Gründen der Sicherheit *notwendig* ist.

a) Verkehrs- und transporttechnische Notwendigkeiten

Das angeblich wichtigste Argument der Befürworter des Referendums, die Frage der Sicherheit, ist falsch. Es ist nicht erwiesen, dass 2,50 breite Fahrzeuge für die schwächeren Strassenbenützer wie Fussgänger und so weiter gefährlicher seien als 2,30 Meter breite Fahrzeuge. Wissenschaftlich ist hingegen bewiesen, dass breitere Fahrzeuge infolge ihrer grösseren Stabilität sicherer sind.

Fahrzeuge von 2,50 Metern Breite sind in technischer Hinsicht sicherer als 2,30 Meter breite Fahrzeuge. Sie weisen eine bessere Stabilität auf

(günstigeres Verhältnis Höhe/Breite) und bieten auch mehr Möglichkeiten, genügend tragfähige Reifen sowie breitere Bremstrommeln zu verwenden und bei der Doppelbereifung für die Sicherheit (Erwärmungsgefahr) erforderlichen Reifenabstände sowie einen genügenden Abstand zwischen Reifen und Fahrgestell einzuhalten. Zudem können bei 2,30 Meter breiten Nutzfahrzeugen die bewährten und für die Verkehrssicherheit äusserst wichtigen ABS-Anlagen (Antiblockiersysteme) nicht, oder nur sehr erschwert, eingebaut werden.

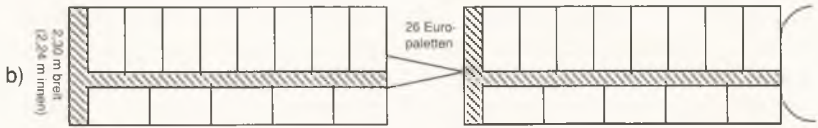
Für das Verhalten im Verkehr ist weniger die Breite (2,30 oder 2,50 Meter) als der Wendekreis des Fahrzeugs entscheidend. Verschiedentlich wird die Besorgnis geäussert, durch die zu erwartende grössere Anzahl 2,50 Meter breiter Fahrzeuge könnten beim Überholen Rad- und Motorradfahrer vermehrt gefährdet werden. Aufgrund der Erfahrungen in unseren Städten, wo schon heute 2,50 Meter breite Fahrzeuge (unter anderem mehrheitlich die Busse des öffentlichen Verkehrs) zirkulieren, erscheint diese Befürchtung unbegründet. Die Differenz von 20 Zentimeter spielt beim Überholen normalerweise keine entscheidende Rolle. Die zusätzliche Gefährdung von Strassenteilnehmern durch eine weitere Zunahme der Anzahl 2,50 Meter breiter Fahrzeuge kann aus der Unfallstatistik nicht belegt werden. Obwohl in der Schweiz beim Nutzverkehr bereits heute mehrheitlich 2,50 Meter breite Fahrzeuge im Einsatz sind, ist kein einziger Unfall in den letzten Jahren bekannt, der auf diese Fahrzeugbreite zurückzuführen ist.

Die Heraufsetzung der zulässigen Breite auf 2,50 Meter beeinträchtigt die Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse nicht. Denn Fahrzeuge mit einer Breite bis 2,30 Meter, die allenfalls durch breitere ersetzt werden könnten, werden heute überwiegend im Nahverkehr (Baustellentransporte, Güterfeinverteilung) eingesetzt, das heisst für Transporte, für welche die Bahn ohnehin ausser Diskussion steht. Auf grösseren Distanzen, wo sich die Frage eines Bahntransportes allein stellen kann, werden schon heute in der Regel 2,50 Meter breite Fahrzeuge eingesetzt.

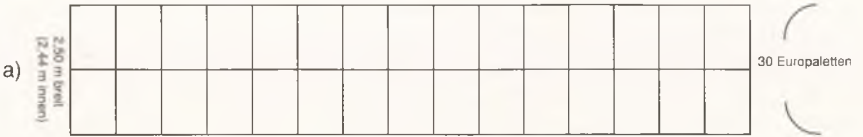
Die Erhöhung der Maximalbreite auf 2,50 Meter ist eher eine Chance für den Bahnverkehr: Weil die Container und Wechselbehälter international auf eine Breite von 2,50 Metern ausgelegt sind, ist die Erhöhung der heutigen Maximalbreite eine unumgängliche Voraussetzung für die grössere Verbreiterung des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse.

b) Wirtschaftliche Notwendigkeit

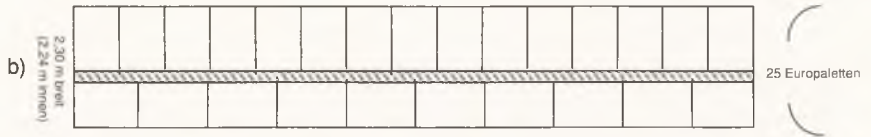
Die Norm von 2,30 Metern Breite stellt im Grunde genommen eine protektionistische Massnahme dar, welche seinerzeit beschlossen worden war, um die einheimische Lastwagenproduktion vor ausländischer Konkurrenz zu schützen. Und so stellten denn die grossen schweizerischen Lastwagenhersteller wie Saurer, Berna und FBW ihre Fahrzeuge



KURANTE SATTELANHÄNGER 12,20 M LANG (40 FUSS)



Der Zwischenraum von 24 cm bei den 2,3-m-Fahrzeugen ist nicht nutzbar und hat oft den Nachteil, dass die Ware auf der Fahrt von den Paletten fällt.



Der heutige Nutzfahrzeugpark widerspiegelt klar diese Sachverhalte. Die Busse des öffentlichen Verkehrs weisen praktisch alle eine Breite von 2,50 Metern auf, dies aus offensichtlichen Gründen des Preises und der Kapazitäten. Zahllose Fahrzeuge der öffentlichen Hand sind ebenfalls auf 2,50 Meter ausgelegt, so zum Beispiel die Fahrzeuge der Feuerwehren, die Fahrzeuge der PTT (98 Prozent), die Wagen der Kehrrichtabfuhr und so weiter. Auch die neuen Lastwagen der Schweizer Armee haben alle eine Breite von 2,50 Metern. Insgesamt führen rationellere Transporte zu tieferen Preisen, was letztlich wiederum allen zugutekommt.

c) Touristische Notwendigkeit

Die heutigen Bestimmungen betreffend der Breite der Fahrzeuge hat aber auch unerwünschte Auswirkungen auf den Tourismus.

Schon aus Gründen des Komforts wählt man mehr und mehr 2,50 Meter breite Fahrzeuge. Aber ohne Spezialbewilligung dürfen diese

keine Ortschaften anfahren, welche nicht an einer Hauptstrasse liegen. Nicht zuletzt auch aus diesem Grunde werden oft solche Ortschaften einfach auf der Seite gelassen. Auch wenn die betreffenden Ortschaften sehr oft in wirtschaftlich benachteiligten Gebieten liegen und oft auch schlecht durch den öffentlichen Verkehr bedient werden, sollten sie nicht auf die wirtschaftlichen Vorteile verzichten müssen, welche der Cartourismus mit sich bringt.

Gerade auch in diesem Zusammenhang erhält das Argument, wonach breitere Fahrzeuge durch grössere Stabilität auch grössere Sicherheit bieten, eine besondere Bedeutung. In den Genuss höheren Fahrkomforts und grösserer Sicherheit kommen nämlich auch die Passagiere.

d) Rechtliche Notwendigkeit

Angesichts der Entwicklungen, welche in den die Schweiz umgebenden europäischen Ländern gegenwärtig zu verzeichnen sind, erscheint es vollends unsinnig, dass wir weiterhin veraltete Bestimmungen wie die 2,30-Meter-Limite für Nutzfahrzeuge beibehalten. Es gibt Einwände, dass eine sogenannte Konzession an die EG (nämlich die Erhöhung der Breite von 2,30 auf 2,50 Meter) lediglich einen ersten Schritt im Hinblick auf die Zulassung der 40 Tonnen in der Schweiz darstelle. Man kann diese Sorge unbegründet abtun, da der Bundesrat nicht die Absicht hat, in dieser Beziehung nachzugeben.

Die heutige Regelung der Breite der Nutzfahrzeuge hat vor allem auch negative Auswirkungen für den internationalen Güterverkehr. Im Ausland gelten überall 2,50 Meter; eine Ausnahme macht da nur die Schweiz. So sehen sich ausländische Chauffeure fortlaufend Problemen ausgesetzt, wenn sie, nachdem sie völlig legal die Schweizer Grenze überquert haben, mit ihrem 2,50 Meter breiten Fahrzeug plötzlich eine Nebenstrasse befahren müssen, weil ihr Kunde eben an einer Nebenstrasse domiziliert ist. Meist kennen sie die Schweizer Sonderbestimmungen auch gar nicht. Polizeikontrollen sind auch aus dem Grunde erschwert, als die ausländischen Fahrzeuge, im Gegensatz zu den schweizerischen, kein Hinweisschild bezüglich ihrer Breite aufweisen. Praktisch gesehen befinden sich so die schweizerischen Transporteure in einer benachteiligten Lage.

Tabelle der höchstzulässigen Masse und Gewichte für Strassenfahrzeuge innerhalb der EG- und EFTA-Staaten

Länder	EG		A		B		CH		D		DK		E		F		GB ¹⁾		GR		I		IRL ⁹⁾		L		NL ¹⁰⁾		P		S		SF		
	4	4 ¹⁾	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		
Höhe (m)	2,50	2,50	2,50 ²⁾	2,30 ²⁾	2,50	2,58	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,60 ¹¹⁾	2,80	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60		
Länge (m)																																			
Motorwagen	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	
- mit 2 Achsen	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	
- mit 3 Achsen	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	
Anhänger	-	12	-	-	12	-	11	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	
- mit 2 Achsen	-	12	-	-	12	-	11	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	
- mit 3 Achsen	-	12	-	-	12	-	12	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	12	12	-	
Motorwag. + Anh.	18	18	18	18 ³⁾	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
Sattelzug	15,50	16 ¹⁾	15,50 ¹⁶⁾	15,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50
- mit 2 Achsen	15,50	16 ¹⁾	15,50 ¹⁶⁾	15,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50
- mit 3 Achsen	15,50	16 ¹⁾	15,50 ¹⁶⁾	15,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50
- mit 5 Achsen	15,50	16 ¹⁾	15,50 ¹⁶⁾	15,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50
Gewicht (t)	10	10	10	10	10 ⁷⁾	10	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
- pro Achse	10	10	10	10	10 ⁷⁾	10	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
- pro Antriebsachse	11,5	-	12	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- pro Doppelachse	20	16 ¹⁾	-	-	18	20 ⁵⁾	16	14,7 ³⁾	21 ¹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- pro drei Achsen	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Motorwagen	-	16	19	16	17 ¹⁾	18	20	19	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18
- mit 2 Achsen	-	16	19	16	17 ¹⁾	18	20	19	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18
- mit 3 Achsen	-	22	26	19 ¹⁾	24 ¹⁾	24	26	26	24,4 ¹⁾	26	24	24,4 ¹⁾	26	24	24,4 ¹⁾	26	24	24,4 ¹⁾	26	24	24,4 ¹⁾	26	24	24,4 ¹⁾	26	24	24,4 ¹⁾	26	24	24,4 ¹⁾	26	24	24,4 ¹⁾	26	24
- mit 4 Achsen	-	22	32	-	32 ¹⁾	32	38 ¹⁾	-	30,5 ¹⁾	33	24	30,5 ¹⁾	26	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	
Anhänger	18	-	20	12	18 ¹⁾	20	20	20	19	16,25 ¹¹⁾	19	18	18	20	19	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19
- mit 2 Achsen	18	-	20	12	18 ¹⁾	20	20	20	19	16,25 ¹¹⁾	19	18	18	20	19	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19	18	16,25 ¹¹⁾	19
- mit 3 Achsen	24	-	30	-	24 ¹⁾	24	26	26 ¹⁾	24	24 ¹⁾	26 ¹⁾	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Motorwag. + Anh.	-	38	39	28	35 ¹⁾	48	38	38	-	38	24	-	38	24	-	38	24	-	38	24	-	38	24	-	38	24	-	38	24	-	38	24	-	38	24
- mit 4 Achsen	-	38	39	28	35 ¹⁾	48	38	38	-	38	24	-	38	24	-	38	24	-	38	24	-	38	24	-	38	24	-	38	24	-	38	24	-	38	24
- mit 5-6 Achsen	40	38	44	28	40	48	38	40	32,5	38	24	38	44	38	44	38	44	38	44	38	44	38	44	38	44	38	44	38	44	38	44	38	44	38	44
Sattelzug	-	38	29	28	27	-	38	32	24,4	29	30	-	38	30	-	38	30	-	38	30	-	38	30	-	38	30	-	38	30	-	38	30	-	38	30
- mit 3 Achsen	-	38	29	28	27	-	38	32	24,4	29	30	-	38	30	-	38	30	-	38	30	-	38	30	-	38	30	-	38	30	-	38	30	-	38	30
- mit 4 Achsen	-	38	39	28	35 ¹⁾	38	38	38	32,5	38	40	-	38	38	-	38	38	-	38	38	-	38	38	-	38	38	-	38	38	-	38	38	-	38	38
- mit 5 Achsen	-	38	39	28	35 ¹⁾	38	38	38	32,5	38	40	-	38	38	-	38	38	-	38	38	-	38	38	-	38	38	-	38	38	-	38	38	-	38	38
- mit 4 Achsen	-	38	39	28	35 ¹⁾	38	38	38	32,5	38	40	-	38	38	-	38	38	-	38	38	-	38	38	-	38	38	-	38	38	-	38	38	-	38	38
- mit 5-6 Achsen	40 ⁸⁾	38	44	28	40 ⁸⁾	44	48	38	40 ⁸⁾	38	38	44	38	44	38	44	38	44	38	44	38	44	38	44	38	44	38	44	38	44	38	44	38	44	38

¹⁾ = Siehe Landeskapitel im IRU-Handbuch
²⁾ = Benelux-Verkehr; 16,50 m toleriert
³⁾ = Auf 96 Hauptstrassen; 2,50 m
⁴⁾ = Containerverkehr: 15,50 m
⁵⁾ = Containerverkehr: 44 t
⁶⁾ = 2% Toleranz für Fahrzeuge
⁷⁾ = mit Kastenaufbau
⁸⁾ = mit Kastenaufbau
⁹⁾ = Benelux-Verkehr; 2,60 m
¹⁰⁾ = Gesamtgewicht > 16 t
¹¹⁾ = Spezialbewilligung obligatorisch
 Quellen (u. a.):
 IRU, Gent, BDF, Frankfurt/Main,
 adekra, Bonn/Stand: 19. März 1990

Es ist auch falsch zu behaupten, alle nicht für 2,50 Meter breite Lastwagen und Busse geeigneten Nebenstrassen verbreitert werden. Zweifellos eignen sich nicht alle Nebenstrassen für den Verkehr mit 2,50 Meter breiten Fahrzeugen. Statt dass diese Strassen an die neuen Dimensionen angepasst würden, könnte man sie auch mit einem Fahrverbot für 2,50 Meter breite Fahrzeuge belegen, zum Beispiel mit dem Signal «max. Breite».

Im weiteren müsste ja nicht unbedingt jede derartige Strasse speziell signalisiert werden. In Berggebieten zum Beispiel würde es genügen, wenn lediglich die Zufahrtswege in Täler signalisiert würden; damit gelänge es, eine ganze Zone von 2,50 Metern breiten Fahrzeugen frei-

zuhalten. Administrativ gesehen ist es doch viel einfacher, und zudem weniger kostspielig, wenn die Zufahrt zu bestimmten Strassen für bestimmte Fahrzeuge eingeschränkt wird, als dass jedes Jahr ganze Berge von Sonderbewilligungen ausgestellt werden müssen, welche überdies ergänzt werden durch einen Kleber, der an jedem Fahrzeug angebracht werden muss, das breiter ist als 2,30 Meter!

4. Schlussfolgerungen

Der Entscheid, die Fahrzeugbreite auf 2,50 Meter festzusetzen, hätte nie aus dem rein technischen Bereich herausgelöst werden sollen, mit dem er aufs engste verbunden ist. Die bisherige Norm von 2,30 Metern Breite ist schlicht überholt und muss an die heutigen Erfordernisse angepasst werden.

Nachstehend kurz ein paar Schlüsselüberlegungen:

- die Beibehaltung der Limite von 2,30 Metern ist ein *wirtschaftlicher Unsinn*;
- eine allgemeine Einführung der 2,50-Meter-Breite würde einen besseren Einsatz der *modernen Verladetechniken* im Güterverkehr ermöglichen;
- breitere Fahrzeuge sind dank grösserer *Stabilität* sicherer;
- die Bahn wird viel zu gewinnen haben, wenn die technischen Normen bezüglich Zusammenarbeit Bahn/Strasse *besser harmonisiert* werden;
- Strassen vom Befahren mit 2,50 Metern breiten Fahrzeugen auszuschliessen, kann eine nachhaltige Beeinträchtigung der *Bergregionen in bezug auf Fremdenverkehr und Versorgung* darstellen;
- angesichts der Entwicklungen in allen europäischen Ländern erscheint es widersinnig, *archaische Bestimmungen* beizubehalten;
- es ist falsch zu behaupten, alle nicht zum Befahren mit 2,50 Metern breiten Fahrzeugen geeigneten Strassen müssten verbreitert werden. Die Kantone haben nach wie vor die Möglichkeit, gewisse Strassenstücke vom Befahren durch Lastwagen mit einer grösseren Breite als 2,30 Meter auszuschliessen;
- administrativ ist es viel leichter, gewisse Strassen mit Beschränkungen zu belegen als ganze *Lawinen von Sonderbewilligungen* auszustellen.

Das sind die Gründe und Überlegungen, welche für die 2,50-Meter-Breite sprechen.

Bundesgesetz über den Strassenverkehr

Änderung vom 6. Oktober 1989

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 27. August 1986¹⁾
beschliesst:*

Das Bundesgesetz vom 19. Dezember 1958²⁾ über den Strassenverkehr wird wie folgt geändert:

Titel

Strassenverkehrsgesetz (SVG)

Art. 2 Abs. 4

⁴ Soweit es für das Militär oder den Zivilschutz nötig ist, kann der Verkehr auf bestimmten Strassen vorübergehend beschränkt oder gesperrt werden. Der Bundesrat bezeichnet die dafür zuständigen Stellen des Militärs und des Zivilschutzes. Sie nehmen vor ihrem Entscheid mit den kantonalen Behörden Rücksprache.

Art. 3 Abs. 4 letzter Satz

⁴ ... Die Gemeinden sind in kantonalen Verfahren und solchen vor dem Bundesrat zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden.

Art. 9 Abs. 2, 4 und 6

² Die Breite darf mit der Ladung 2,50 m nicht übersteigen.

⁴ Die Länge darf ohne Ladung höchstens betragen:

¹⁾ BBI 1986 III 209

²⁾ SR 741.01

- a. bei Lastwagen 10 m
- b. bei Gesellschaftswagen sowie bei Lastwagen mit
mehr als zwei Achsen 12 m
- c. bei Anhängerzügen 18 m
- d. bei Sattelmotorfahrzeugen 16 m

der Bundesrat kann diese Länge in Anpassung an eine internationale Regelung um 50 cm vergrössern oder kürzen.

- ⁶ Das Gesamtgewicht darf höchstens betragen:
- a. bei Motorwagen mit zwei Achsen 16 t
 - b. bei Motorwagen mit drei Achsen,
– wenn nur eine angetrieben ist 22 t
– wenn zwei oder alle drei angetrieben sind 25 t
 - c. bei Anhängerzügen, bei Sattelmotorfahrzeugen
sowie bei Motorwagen mit mehr als drei Achsen,
von denen zwei oder mehr angetrieben sind 28 t

Art. 12 Abs. 4

⁴Der Bundesrat kann bestimmen, dass an der Typenprüfung zusätzlich zu den Lärm- und Abgaswerten auch der Treibstoffverbrauch der Motorfahrzeuge festgestellt wird. Er kann vorschreiben, dass die festgestellten Werte veröffentlicht und die Fahrzeuge mit ihnen gekennzeichnet werden. Die Behörden des Bundes und der Kantone geben die Werte auch auf Anfrage hin bekannt.

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

¹ Lernfahrten auf Motorwagen dürfen nur mit einem Begleiter unternommen werden, der das 23. Altersjahr vollendet hat und seit wenigstens drei Jahren den entsprechenden Führerausweis besitzt.

⁴ Der Bundesrat kann die Vorschriften über die Ausbildung der Motorfahrzeugführer erlassen. Er kann insbesondere vorschreiben, dass ein Teil der Ausbildung bei einem Inhaber des Fahrlehrerausweises absolviert werden muss. ...

Art. 16 Abs. 3 Bst. g

³ Der Führer- oder Lernfahrausweis muss entzogen werden, wenn der Führer:

- g. sich vorsätzlich einer Blutprobe, die angeordnet wurde oder mit deren Anordnung er rechnen musste, oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzogen hat oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt hat.

Art. 17 Abs. 1^{bis} und 3 zweiter sowie dritter Satz

^{1bis} Der Führer- und Lernfahrausweis wird auf unbestimmte Zeit entzogen, wenn der Führer wegen Trunksucht oder anderer Suchtkrankheiten, aus charakterlichen oder anderen Gründen nicht geeignet ist, ein Motorfahrzeug zu führen. Mit dem Entzug wird eine Probezeit von mindestens einem Jahr verbunden. Beim Entzug aus medizinischen Gründen entfällt die Probezeit.

³ ... Die gesetzliche Mindestentzugsdauer (Abs. 1 Bst. d) und die mit dem Sicherheitsentzug verbundene Probezeit (Abs. 1^{bis}) dürfen dabei nicht unterschritten werden. Werden die Auflagen missachtet oder täuscht der Führer in anderer Weise das in ihn gesetzte Vertrauen, so ist der Ausweis wieder zu entziehen.

Art. 18 Abs. 1 und 2

¹ Fahrräder müssen den Vorschriften entsprechen und ein Kennzeichen tragen. Dieses wird abgegeben, wenn die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung besteht. Es gilt für die ganze Schweiz.

² Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Bau, Ausrüstung, Kennzeichen und Versicherung der Fahrräder und ihrer Anhänger.

Art. 22 Abs. 1 zweiter und dritter Satz

¹ ... Zuständig ist für die Fahrzeuge der Standortkanton, für Führer der Wohnsitzkanton. Für Bundesfahrzeuge und ihre Führer kann der Bund eidgenössische Ausweise vorsehen.

Art. 25 Abs. 3 Bst. e und Abs. 3^{bis}

³ e. *Betrifft nur den französischen Text.*

^{3bis} Der Bundesrat kann nach Anhören der Kantone eine Zusatzausbildung vorschreiben für Neufahrer, die in verkehrgefährdender Weise eine Verkehrsregel verletzt haben.

Art. 27 Abs. 2

Betrifft nur den französischen Text.

Art. 31 Abs. 3

Betrifft nur den französischen und italienischen Text.

Art. 32 Abs. 4 erster Satz

⁴ Massnahmen nach Absatz 3 dürfen nur aufgrund eines Gutachtens angeordnet werden; der Bundesrat erlässt die näheren Bestimmungen und kann Ausnahmen vorsehen. ...

Art. 34 Abs. 4

Betrifft nur den französischen und italienischen Text.

Art. 38 Abs. 4

Betrifft nur den französischen Text.

Art. 56 Abs. 3

³ Der Bundesrat kann verbieten, dass der Lohn berufsmässiger Motorfahrzeugführer nach der zurückgelegten Fahrstrecke, der beförderten Gütermenge oder ähnlichen Leistungen berechnet wird.

Art. 57 Abs. 1 und 4

¹ Der Bundesrat kann ergänzende Verkehrsvorschriften erlassen und für besondere Verhältnisse Ausnahmen von den Verkehrsregeln vorsehen, namentlich für das Militär und den Zivilschutz. Er kann solche Vorschriften auch für Einbahnstrassen erlassen.

⁴ *Aufgehoben*

Art. 57^{bis} wird neu Art. 57a.

7. Abschnitt: Störung von Strassenverkehrskontrollen

Art. 57b

¹ Geräte und Vorrichtungen, welche die behördliche Kontrolle des Strassenverkehrs erschweren, stören oder unwirksam machen können (z.B. Radarwarngeräte), dürfen weder in Verkehr gebracht oder erworben noch in Fahrzeuge eingebaut, darin mitgeführt, an ihnen befestigt oder in irgendeiner Form verwendet werden.

² Als Inverkehrbringen gilt das Herstellen, das Einführen, das Anpreisen, das Weitergeben, das Verkaufen sowie das sonstige Abgeben und Überlassen.

³ Die Kontrollorgane stellen solche Geräte und Vorrichtungen sicher; der Richter verfügt die Einziehung und Vernichtung.

Motorfahrzeug-
anhänger;
geschleppte
Motorfahrzeuge

Art. 69

¹ Für den durch einen Anhänger oder ein geschlepptes Motorfahrzeug verursachten Schaden haftet der Halter des ziehenden Motorfahrzeuges; die Bestimmungen über die Haftung bei Motorfahrzeugen gelten sinngemäss. Wird das geschleppte Motorfahrzeug von einem Führer gelenkt, so haftet sein Halter solidarisch mit dem Halter des Zugfahrzeuges.

² Die Versicherung des Zugfahrzeuges erstreckt sich auch auf die Haftpflicht für Schäden, die verursacht werden:

- a. vom Anhänger;
- b. vom geschleppten Motorfahrzeug, das nicht von einem Führer gelenkt wird;
- c. vom geschleppten Motorfahrzeug, das von einem Führer gelenkt wird und nicht versichert ist.

³ Anhänger zum Personentransport dürfen nur in Verkehr gebracht werden, wenn durch eine Zusatzversicherung auf den Anhänger die vom Bundesrat nach Artikel 64 festgelegte Mindestversicherung des ganzen Zuges gewährleistet ist.

⁴ Nach diesem Gesetz richten sich die Haftung des Halters des Zugfahrzeuges für körperliche Schäden der Mitfahrer auf Anhängern sowie die Haftung für Schäden zwischen dem Zugfahrzeug und dem geschleppten Motorfahrzeug. Für Sachschäden am Anhänger haftet der Halter des Zugfahrzeuges nach dem Obligationenrecht¹⁾.

Art. 77 Abs. 1 zweiter Satz

¹ ... Er haftet in gleicher Weise, wenn er es versäumt, Fahrzeugausweis und Kontrollschilder innert 60 Tagen nach der Meldung des Versicherers im Sinne von Artikel 68 oder nach der Meldung des Halters über die endgültige Ausserverkehrsetzung eines Fahrzeuges einzuziehen.

Art. 91 Abs. 3

³ Den gleichen Strafandrohungen untersteht, wer sich vorsätzlich einer Blutprobe, die angeordnet wurde oder mit deren Anordnung er rechnen musste, oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzieht oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt.

¹⁾ SR 220

Art. 94 Ziff. 3 erster Satz

3. Wer ein Fahrrad unberechtigt verwendet, wird mit Haft oder mit Busse bestraft. ...

Art. 96 Ziff. 2 Abs. 1 erster Satz und Ziff. 3
Betrifft nur den französischen und italienischen Text.

Art. 99 Ziff. 8

8. Wer Geräte oder Vorrichtungen, welche die behördliche Kontrolle des Strassenverkehrs erschweren, stören oder unwirksam machen können, in Verkehr bringt, erwirbt, in Fahrzeuge eingebaut, darin mitführt, an ihnen befestigt oder in irgendeiner Form verwendet,

wer beim Anpreisen von solchen Geräten oder Vorrichtungen mitwirkt,

wird mit Haft oder Busse bestraft.

Art. 106 Abs. 1 letzter Satz und Abs. 9

¹ ... Er kann die Departemente ermächtigen, technische Einzelheiten, namentlich der Strassensignalisation sowie des Baus und der Ausrüstung der Strassenfahrzeuge, zu regeln.

⁹ Der Bundesrat kann die völkerrechtlichen 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 die Änderungen technischer Regelungen zu solchen Verträgen übernehmen, wenn das schweizerische Recht nicht angepasst werden muss.

II

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Nationalrat, 6. Oktober 1989

Ständerat, 6. Oktober 1989

Der Präsident: iten

Der Präsident: Reymond

Der Protokollführer: Anliker

Die Sekretärin: Huber

Datum der Veröffentlichung: 17. Oktober 1989¹⁾

Ablauf der Referendumsfrist: 15. Januar 1990

2366

¹⁾ BBl 1989 III 943