

Botschaft über die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes

vom 27. August 1986

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen den Entwurf zu einer Änderung des Strassenverkehrsgesetzes mit dem Antrag auf Zustimmung.

Ferner beantragen wir Ihnen, folgende Postulate abzuschreiben:

- 1980 P 80.408 Last- und Gesellschaftswagen. Normbreite
(N 20. 6. 80 Müller-Balsthal)
- 1982 P 81.404 Strassenverkehrsgesetz. Ergänzung
(N 10. 6. 82; S 5. 10. 82 Kopp)
- 1982 P 81.420 Typenprüfung. Deklaration der Ergebnisse
(N 10. 6. 82; S. 5. 10. 82 Neukomm)

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

27. August 1986

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Egli
Der Bundeskanzler: Buser

Übersicht

Der vorliegende Entwurf sieht die Änderung von insgesamt 18 Artikeln aus verschiedenen Gebieten des Strassenverkehrsgesetzes vor. Folgende Änderungen sind besonders wichtig:

- Die Gemeinden sollen künftig für Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet in kantonalen oder Verfahren vor dem Bundesrat zur Beschwerde legitimiert sein.*
- Die bisher allgemein zulässige Höchstbreite der Fahrzeuge wird von 2,30 m auf die international übliche Norm von 2,50 m und das Gesamtgewicht des strassen-schonenden dreiachsigen Motorwagens mit einer angetriebenen Achse von 19 t auf 22 t hinaufgesetzt.*
- Der Bundesrat wird ermächtigt, den Treibstoffverbrauch der Motorfahrzeuge feststellen und die Verbrauchswerte zusammen mit den Abgas- und Lärmwerten veröffentlichen zu lassen.*
- Für Lernfahrt-Begleiter wird neben der minimalen Führerausweis-Besitzdauer von drei Jahren zusätzlich ein Mindestalter von 23 Jahren vorgesehen.*
- Die vorsätzliche Vereitelung der Blutprobe wird obligatorischer Führerausweis-Entzugsgrund.*
- Im Kapitel der Verkehrsregeln soll der Bundesrat ermächtigt werden, ein Akkordlohn-Verbot für Berufsschauffeure einzuführen.*

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Ausgangslage

Das Bundesgesetz vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr (SVG; SR 741.01) hat sich als Ganzes bewährt. Die rasch fortschreitende Entwicklung des Strassenverkehrs verlangt jedoch zwingend, die Vorschriften laufend zu überprüfen und den Gegebenheiten der Zeit anzupassen. In diesem Sinn wurde das SVG bis heute durch zehn Teilrevisionen abgeändert, nämlich am 19. Juni 1959, 8. März 1960, 23. Juni 1961, 16. März 1967, 9. März 1972, 20. März 1975, 21. März 1980, 20. Juni 1980, 20. März 1981 und 23. März 1984.

Begehren um eine teilweise Änderung des SVG gingen einerseits vom Parlament selbst aus und wurden andererseits in verschiedenen Eingaben an die Bundesbehörden herangetragen. Einige Bestimmungen müssen geändert werden, weil sie im Interesse einer einheitlichen Gerichtspraxis einer Präzisierung bedürfen.

12 Ergebnisse des Vorverfahrens

Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement hat am 16. Juli 1984 den Kantonen und Verbänden einen Vorentwurf für die Teiländerung des SVG zur Stellungnahme unterbreitet. Der Vorentwurf wurde auch in der Ständigen Strassenverkehrskommission besprochen, in der sämtliche am Strassenverkehr interessierten Kreise vertreten sind (Art. 106 Abs. 4 SVG).

Die Ihnen unterbreitete Revisionsvorlage berücksichtigt nach Möglichkeit die im Vernehmlassungsverfahren geäusserten Wünsche und trägt den Beschlüssen der repräsentativ zusammengesetzten Ständigen Strassenverkehrskommission Rechnung. Soweit notwendig, werden wir im besonderen Teil bei der Erläuterung der Änderungen auf die Stellungnahmen eingehen.

Nicht berücksichtigt haben wir in der Vorlage zwei namentlich von Chauffeur-Vereinigungen gestellte Forderungen. Danach sollten die gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden, damit der Führerausweiszug in Analogie zum Strafrecht bedingt ausgesprochen und/oder auf den Führerausweiszug nach Fahrzeugkategorien differenziert verzichtet werden könnte. Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement hat diese beiden Themen im Vernehmlassungsverfahren ebenfalls zur Diskussion gestellt. Beide Forderungen wurden jedoch mit grosser Mehrheit abgelehnt, im wesentlichen mit der Begründung, damit würde der Hauptzweck des Führerausweiszuges, nämlich die Besserung der fehlbaren Fahrzeugführer und die Bekämpfung von Rückfällen, beeinträchtigt. Wir schliessen uns dieser Auffassung an und halten die von uns im Artikel 34 Absatz 2 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (VZV; SR 741.51) im Rahmen des geltenden SVG geschaffene Möglichkeit des nach Kategorien differenzierten Führerausweiszuges für genügend, um der besonderen Lage der Berufschauffeure angemessen Rechnung zu tragen.

13 Erledigung der parlamentarischen Vorstösse

Der Nationalrat hat ein Postulat Müller-Balsthal vom 21. März 1980 (80.408) überwiesen, das die Heraufsetzung der Höchstbreite von Lastwagen und Gesellschaftswagen verlangt.

Eine Motion Kopp vom 10. Juni 1981 (81.404) verlangt die Bekanntgabe und periodische Veröffentlichung der an der Typenprüfung festgestellten Lärm- und Abgaswerte sowie des Treibstoffverbrauchs der Motorfahrzeuge. Ferner fordert eine Motion Neukomm vom 17. Juni 1981 (81.420), dass die an der Typenprüfung festgestellten Lärm-, Abgas- und Verbrauchswerte produktbegleitend und in der Werbung deklariert werden müssen. Beide Vorstösse wurden als Postulate beider Räte überwiesen.

Eine Motion der Verkehrskommission des Nationalrates vom 17. Juni 1984 verlangt den Verzicht auf das gesetzlich vorgesehene Gutachten bei der Anordnung abweichender Höchstgeschwindigkeiten auf Nebenstrassen innerorts. Damit soll vor allem den Gemeinden eine grössere Flexibilität bei der Festlegung der Höchstgeschwindigkeiten eingeräumt werden. Die Motion wurde vom Nationalrat angenommen, im Ständerat jedoch noch nicht behandelt (vgl. die Ausführungen zu Art. 32 in Ziff. 23).

2 Besonderer Teil: Erläuterungen der Revisionsanträge

21 Änderungen im I. Titel «Allgemeine Bestimmungen»

Artikel 2

Wir beantragen in *Absatz 4*, den Verkehr nicht nur aus militärischen, sondern auch aus Gründen des Zivilschutzes auf bestimmten Strassen vorübergehend beschränken oder sperren zu können. Solche Verkehrsmassnahmen sollen nur in zwingenden Fällen und daher nur von Zivilschutz-Stellen angeordnet werden dürfen, die vom Bundesrat ausdrücklich dafür vorgesehen werden. Diese Regelung hat sich für den militärischen Bereich bewährt (vgl. Art. 4–14 der Verordnung vom 1. Juni 1983 über den militärischen Strassenverkehr; SR 510.710) und zeigt sich auch für den Zivilschutz als notwendig, z. B. um Verkehrsumleitungen bei Ernstfallübungen anzuordnen oder den als Zivilschutzraum vorgesehenen Sonnenbergtunnel in Luzern für den Verkehr zu sperren.

Sodann beantragen wir die Aufnahme eines *neuen Absatzes 6* betreffend Kreuzungen von Bahnen mit Strassen. Nach Artikel 24 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101) genehmigt die Eisenbahnaufsichtsbehörde des Bundes den Bau und die Änderungen der Kreuzungen; hiezu zählen auch die Signale an den Bahnen (Verordnung vom 15. Dez. 1975 über die Signalisierung von Bahnübergängen; SR 742.148.31); die Kantone und/oder Gemeinden bestimmen über die Vorsignale (Art. 104 Abs. 6 der Verordnung vom 5. Sept. 1979 über die Strassensignalisation, SSV; SR 741.21). Aufsichtsbehörde sowie Kantone und/oder Gemeinden führen die entsprechenden Verfahren durch. Zwei oder mehr Verfahren haben sich zunehmend als hinderlich und unzweckmässig erwiesen; dies um so mehr, als nach der Plangenehmigung der Bahnsignale

durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde Kantonen und Gemeinden, die vorher ohnehin konsultiert worden sind, nur noch wenig Raum für Änderungen verbleibt. Hinzu kommt, dass die Pläne für Kreuzungen nunmehr von Spezialisten (Verkehringenieure) ausgearbeitet werden und die Signale für den gesamten Kreuzungsbereich enthalten. Auch haben sich die Kantone und/oder Gemeinden meistens bereits bei Ausarbeitung der Pläne zu den Signalen und Markierungen geäußert. Somit ist es zweckmässig und verwaltungsökonomisch, wenn die Eisenbahnaufsichtsbehörde bei der Plangenehmigung über sämtliche Signale und Markierungen befindet. Kantone und Gemeinden werden dabei vorher angehört. Damit entfällt das zweite bzw. kantonale/kommunale Verfahren. Die Eisenbahnaufsichtsbehörde wird mit dieser Änderung auch in die Lage versetzt, innert nützlicher Frist Massnahmen an Kreuzungen (*à niveau* oder auf Über- und Unterführungen) zu treffen, wenn der Strassenverkehr aus Gründen der Sicherheit eingeschränkt werden muss. Die vorgeschlagene Änderung gilt auch für Anschlussgeleise.

Artikel 3

In Absatz 4 schlagen wir vor, die Gemeinden für Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet in kantonalen oder Verfahren vor dem Bundesrat zur Beschwerde zu berechtigen. Nach heutigem Recht (Art. 48 des Bundesgesetzes vom 20. Dez. 1968 über das Verwaltungsverfahren; SR 172.021) ist die Gemeinde, mangels ausdrücklicher bundesrechtlicher Ermächtigung, nur dann zur Beschwerde legitimiert, wenn sie wie eine Privatperson durch die angefochtene Verfügung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung geltend machen kann. Die Praxis betrachtet diese Beschwerde Voraussetzungen als erfüllt, wenn die Verkehrsmassnahme gemeindeeigene Fahrzeuge oder Liegenschaften betrifft oder finanzielle Auswirkungen für die Gemeinde hat.

Die Verkehrszunahme und deren nachteilige Folgen verlangen immer öfter grossflächig aufeinander abgestimmte Verkehrsanordnungen, die ganze Quartiere, manchmal sogar ganze Ortschaften betreffen können. Daher sind oftmals nicht nur die Interessen einzelner, sondern ganzer Bevölkerungsgruppen im Spiel. Ferner können die Gemeinden ihre ortsplanerischen Ziele (Verkehrsrichtplanung) nur unvollständig wahrnehmen, wenn ihnen mangels Beschwerdelegitimation ein genügender Einfluss auf Massnahmen nach Artikel 3 Absatz 4 SVG verunmöglicht wird. Schliesslich ist es widersprüchlich, wenn Gemeinden aufgrund weitherziger kantonaler Vorschriften zwar kantonale Rechtsmittel ergreifen können, der Beschwerdeweg an den Bundesrat ihnen aber verwehrt ist, weil hier eine strengere Regelung gilt.

Im Vernehmlassungsverfahren haben vor allem die welschen Kantone, Polizeiorganisationen und einige Strassenbenützerverbände dagegen geltend gemacht, dass die Gemeindebeschwerde die hierarchische Struktur der Verwaltung innerhalb des Kantons störe und vielfach weniger aus sachlichen als aus politischen Gründen beansprucht werden könnte. Diese Argumente übersehen, dass einerseits die Gemeinden autonome Körperschaften unseres Staatswesens darstellen und andererseits ihre Aufgaben im Bereich der Raumplanung und des Umweltschutzes sehr oft eng mit Verkehrsmassnahmen verknüpft sind. Eine Gleichstellung der Gemeinden im SVG wie in vergleichbaren Rechtsgebieten

(z. B. Art. 34 des Raumplanungsgesetzes, SR 700; Art. 57 des Umweltschutzgesetzes, SR 814.01; Art. 14 des Bundesgesetzes vom 4. Okt. 1985 über Fuss- und Wanderwege, BBl 1985 II 1291) halten wir unter diesem Gesichtspunkt für gerechtfertigt. Die politischen Parteien sowie die grosse Mehrheit der Kantone und der Verbände haben denn auch der vorgeschlagenen Gemeindebeschwerde zugestimmt.

22 Änderungen im II. Titel «Fahrzeuge und Fahrzeugführer»

Artikel 9

Die Absätze 4 und 6 werden aus gesetzestechnischen Gründen mit Buchstaben gegliedert; Absatz 4 Buchstaben a, b und d sowie Absatz 6 Buchstaben a und c bleiben jedoch inhaltlich unverändert.

In Absatz 2 soll die bisher allgemein zulässige Höchstbreite der Fahrzeuge von 2,30 m auf 2,50 m hinaufgesetzt werden.

Nach dem geltenden Artikel 9 Absatz 2 SVG darf die Breite der Fahrzeuge samt Ladung 2,30 m nicht überschreiten; der Bundesrat kann jedoch im Einvernehmen mit den beteiligten Kantonen bestimmte Strassen für Fahrzeuge bis zu 2,50 m Breite offen erklären. In diesem Sinn lässt Artikel 64 Absatz 1 der Verordnung vom 13. November 1962 über die Strassenverkehrsregeln (VRV; SR 741.11) 2,50 m breite Motorwagen und Anhänger – abweichende Signalisation vorbehalten – auf sämtlichen Hauptstrassen sowie auf allen Strassen (d. h. auch schmalen Nebenstrassen) in Ortschaften zu, die von einer Hauptstrasse berührt werden. Hauptstrassen sind die mit dem Signal «Hauptstrasse» (Nr. 3.03, Art. 37 SSV) gekennzeichneten Strassen. Deshalb sind schon heute sämtliche Nationalstrassen, schätzungsweise 80 Prozent der Kantonsstrassen und 65 Prozent der Gemeindestrassen für 2,50 m breite Fahrzeuge geöffnet. Das für 2,50 m breite Fahrzeuge offene Hauptstrassen-Netz wird auf Antrag der Kantone laufend erweitert.

Die geltende Breite-Regelung wirkt sich im internationalen Verkehr besonders nachteilig aus; denn in ganz Europa, mit Ausnahme der Schweiz, gilt eine höchstzulässige Fahrzeugbreite von 2,50 m. Schwierigkeiten mit ausländischen Fahrzeugführern sind häufig, wenn diese mit den in Europa üblichen 2,50 m breiten Fahrzeugen zwar rechtmässig auf einer Hauptstrasse in die Schweiz einreisen, später aber – in Unkenntnis der schweizerischen Sonderregelung – widerrechtlich auch das Nebenstrassen-Netz benützen. Die polizeiliche Kontrolle ist erschwert, weil ausländische Fahrzeuge kein Breite-Zeichen tragen, was faktisch zu einer Schlechterstellung der Schweizer Fahrzeughalter führt.

Nachteilig wirkt sich die geltende Breite-Regelung auch auf den schweizerischen Fremdenverkehr aus. Gesellschaftswagen sind schon aus Gründen des Fahrkomforts für die Passagiere fast durchwegs 2,50 m breit. Ohne Sonderbewilligung dürfen solche Fahrzeuge jedoch keine Ortschaften anfahren, die bloss auf Nebenstrassen erreichbar sind. Solche Orte werden daher meist gemieden; sie müssen – obwohl in der Regel in wirtschaftlich schwachen und durch öffentliche Verkehrsmittel nur ungenügend erschlossenen Gebieten liegend – auf

die nicht zu unterschätzenden wirtschaftlichen Vorteile des Car-Tourismus verzichten.

Die Heraufsetzung der Fahrzeugbreite auf 2,50 m würde auch in den Ortschaften abseits von Hauptstrassen eine bessere Ausnützung der modernen Transporttechniken ermöglichen. Wir denken vor allem an den vermehrten Einsatz von Paletten und Containern, die beide auf eine Fahrzeug-Normbreite von 2,50 m ausgerichtet sind.

Fahrzeuge von 2,50 m Breite sind in technischer Hinsicht sicherer als 2,30 m breite Fahrzeuge. Sie weisen eine bessere Stabilität auf (günstigeres Verhältnis Höhe/Breite) und bieten auch mehr Möglichkeiten, genügend tragfähige Reifen zu verwenden und den bei Doppelbereifung für die Sicherheit (Erwärmungsgefahr) erforderlichen Reifenabstand sowie einen genügenden Abstand zwischen Reifen und Fahrgestell einzuhalten. Für das Verhalten im Verkehr ist weniger die Breite (2,30 m oder 2,50 m) als der Wendekreis des Fahrzeugs entscheidend.

In einzelnen Vernehmlassungen wird die Befürchtung geäußert, die vorgesehene Erhöhung der Fahrzeugbreite stelle einen ersten Schritt zu einer Heraufsetzung der heute geltenden Gewichtslimite von 28 t für Anhängerzüge und Sattelmotorfahrzeuge dar (Art. 9 Abs. 6 SVG). Diese Befürchtung ist unbegründet. Es besteht keine Veranlassung, die erwähnte Gewichtslimite in Frage zu stellen, obwohl Begehren um eine Erhöhung, namentlich aus dem Ausland, immer wieder erhoben werden. Die 28-t-Limite hat sich bewährt; sie schützt die Schweiz wirksam vor übermäßigem ausländischem Transit-Schwerverkehr und hält die dadurch verursachten Immissionen (Lärm, Rauch, Abgase, Erschütterungen) und Verkehrsbehinderungen in vertretbaren Grenzen. Eine Heraufsetzung der 28-t-Limite kommt daher aus verkehrspolitischen, verkehrspolizeilichen und umweltschützerischen Gründen nicht in Frage.

Es ist auch nicht zu erwarten, dass die Heraufsetzung der zulässigen Breite auf 2,50 m die in vereinzelt Stellungnahmen befürchtete Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse beeinträchtigt; denn Fahrzeuge mit einer Breite bis 2,30 m werden heute überwiegend im Nahverkehr (Baustellentransporte, Güter-Feinverteilung) eingesetzt, d. h. für Transporte, für welche die Bahn ohnehin ausser Diskussion steht. Auf grössere Distanzen, wo sich die Frage eines Bahntransportes allein stellen kann, werden schon heute in aller Regel 2,50 m breite Fahrzeuge eingesetzt, zumal die Destinationen der für einen Bahnverlad allenfalls geeigneten Güter meist in Ortschaften liegen, die von einer Hauptstrasse berührt werden. Wichtig ist aber, dass auch kleinere Weiler oder Ortschaften ohne Bahnanschluss beispielsweise durch Fahrzeuge mit Spezialaufbauten (Viehtransporter, Kühlwagen usw.), die durchwegs 2,50 m breit sind, ohne Sonderbewilligung bedient werden können.

Zweifellos sind, namentlich ausserorts, nicht alle Nebenstrassen für 2,50 m breite Fahrzeuge geeignet. Daraus entsteht indessen keinerlei Zwang, solche Strassen der neuen Breite-Limite baulich anzupassen. Ungeeignete Strassen können ohne weiteres mittels des Signals «Höchstbreite» (2.18) für 2,50 m breite Fahrzeuge gesperrt werden. Der Signalisationsaufwand dürfte sich in Grenzen halten, weil nicht jede einzelne Nebenstrasse, von der man 2,50 m breite Fahrzeuge fernhalten will, signalisiert werden müsste; es genüge, bei-

spielsweise in Berggegenden, ein ganzes Gebiet durch Signalisierung der Einfallwege abzuschliessen.

In einzelnen Vernehmlassungen wird die Besorgnis geäussert, durch die zu erwartende grössere Anzahl 2,50 m breiter Fahrzeuge könnten beim Überholen Rad- und Motorfahrradfahrer vermehrt gefährdet werden. Aufgrund der Erfahrungen in unseren Städten, wo schon heute 2,50 m breite Fahrzeuge zirkulieren, erscheint diese Befürchtung unbegründet. Die Differenz von 20 cm spielt beim Überholen normalerweise keine entscheidende Rolle.

Gesamthaft gesehen scheinen uns die Argumente, die heute für eine gesetzliche Höchstbreite von 2,50 m sprechen, gewichtiger als die Gegenargumente. Diese Meinung vertreten auch die weitaus meisten Kantone (nur vier Kantone stellen sich im Vernehmlassungsverfahren gegen das Vorhaben) und die Mehrheit der Verbände und Organisationen. Auch die Ständige Strassenverkehrskommission hat sich mit grossem Mehr für die 2,50-m-Grenze ausgesprochen.

In *Absatz 4 Buchstabe c* beantragen wir eine Reduktion der höchstzulässigen Länge der Sattelmotorfahrzeuge von 16 m auf 15,50 m entsprechend der in den Europäischen Gemeinschaften und andern europäischen Ländern geltenden Norm. Schwierigkeiten wegen Verwendung zu langer Sattelmotorfahrzeuge im Ausland können so vermieden werden. Man hat kein Verständnis dafür, dass die Schweiz mit der tiefsten Gewichtslimite von 28 t längere Sattelmotorfahrzeuge zulässt als die Länder mit Limiten von 38–44 t.

Durch die Reduktion der zulässigen Länge wird die mögliche Ladekapazität geringfügig verringert. Dies ist für die Fahrzeughalter zumutbar, zumal sie bei Heraufsetzung der Fahrzeugbreite von 2,30 m auf 2,50 m (vgl. Abs. 2), vermehrt 2,50 m breite Fahrzeuge mit grösserer Ladefläche einsetzen können. Im Vernehmlassungsverfahren war die Reduktion der Länge auf 15,50 m praktisch unbestritten.

In *Absatz 6 Buchstabe b* beantragen wir, das höchstzulässige Gesamtgewicht des dreiachsigen Motorwagens mit einer angetriebenen Achse auf 22 t anzuheben. Die heute geltende Limite von 19 t ist sowohl verglichen mit derjenigen von 25 t für dreiachsige Motorwagen mit mehr als einer angetriebenen Achse als auch mit den im Ausland geltenden Normen unverhältnismässig tief.

Für die Heraufsetzung auf 22 t sprechen namentlich die Schwierigkeiten im internationalen Verkehr. Besonders nachteilig wirkt sich die tiefe Limite auf den Fremdenverkehr aus, weil ausländische Reiseautos immer häufiger als dreiachsige Motorwagen mit einer angetriebenen Achse konzipiert sind und gemäss ausländischem Fahrzeugausweis durchwegs Gesamtgewichte über 19 t aufweisen. Bei Fahrten in die Schweiz können sie deshalb nicht voll mit Fahrgästen besetzt werden. Es ist bekannt, dass langjährige Beherbergungsverträge mit Schweizer Hoteliers von den ausländischen Partnern gekündigt wurden, weil die ausländischen Touristikunternehmen die Schweiz unter diesen Umständen nicht mehr berücksichtigen können. Wenn ausländische Autos entsprechend ihrem Fahrzeugausweis voll beladen mit 22 t in unser Land einfahren, ergeben sich bei Polizeikontrollen Schwierigkeiten. Es wäre unverhältnismässig, einen Teil der Fahrgäste (samt Gepäck) zum Aussteigen zu veranlassen. Deshalb hat die Interkantonale Kommission für den Strassenverkehr den Kantonen mit

Rundschreiben vom 9. August 1985 empfohlen, bei dreiachsigen Cars bis zur Erhöhung der gesetzlichen Limite auf 22 t von Gewichtskontrollen abzusehen und nur einzuschreiten, wenn mehr Fahrgäste mitfahren als Plätze bewilligt sind.

Im Vernehmlassungsverfahren wird vereinzelt befürchtet, durch die Heraufsetzung der Gewichtslimite werde das Konkurrenzverhältnis Schiene/Strasse zu Ungunsten der Bahn verschoben, und man müsse zudem mit einer Zunahme des ausländischen Schwerverkehr-Transits rechnen. Diese Befürchtungen verkennen die wirtschaftlichen Gegebenheiten. Entscheidend für das Konkurrenzverhältnis Schiene/Strasse und die Zahl der Schwerverkehr-Transitfahrten ist, dass an der höchstzulässigen Gesamtgewichts-Limite von 28 t für Anhängerzüge und Sattelmotorfahrzeuge nicht gerüttelt wird. Dagegen spielt es in dieser Hinsicht keine Rolle, ob für den dreiachsigen Lastwagen (mit einer Antriebsachse) eines Anhängerzuges von 28 t die Gewichtslimite 19 t oder 22 t beträgt. Dreiachsige Lastwagen mit zwei Antriebsachsen dürfen schon nach dem geltenden Artikel 9 Absatz 6 SVG 25 t schwer sein.

Unbegründet sind auch die vereinzelt geäusserten Bedenken, die Gewichtserhöhung auf 22 t bewirke grössere Strassenschäden; denn nicht die Gesamtgewichte der Fahrzeuge sind massgebend für die Strassenschäden, sondern die auf die Strasse wirkenden Achslasten. Gerade dreiachsige Fahrzeuge sind in dieser Hinsicht besonders strassenfreundlich. Beispielsweise ist die Schadenwirkung eines dreiachsigen Motorwagens mit einer Belastung der Doppelachse von 18 t etwa dreimal geringer als die eines zweiachsigen Motorwagens mit einer Belastung der angetriebenen Einzelachse von 12 t. Da mit der Gesamtgewichtserhöhung auf 22 t keine Erhöhung der zulässigen Achslast für die Doppelachse einhergeht (die Achslastregelung in Art. 9 Abs. 5 SVG bleibt unverändert), ist nicht mit grösseren Strassenschäden zu rechnen als bei einem Gesamtgewicht von 19 t. Es ist vom Gesichtspunkt der Strassenanlage her sogar wünschbar, dass vermehrt dreiachsige Motorwagen mit strassenfreundlichen Doppelachsen verwendet werden, anstelle von zweiachsigen Motorwagen mit strassenschädlichen Einzelachsen.

Artikel 12

Absatz 4 soll dem Bundesrat im Sinne einer Kompetenznorm die Möglichkeit einräumen, auch den Treibstoffverbrauch der Motorfahrzeuge 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.

Den ersten Anstoss zur Aufnahme dieser Bestimmung gaben die Motionen Kopp und Neukomm im Jahre 1982 (Amtl. Bull. N 1982 702 ff.; S 1982 498 ff.). Aufgrund ihrer ähnlichen Zielsetzung wurden die Motionen in den Räten zusammen behandelt. Im Nationalrat wurden sie als Motionen angenommen, vom Ständerat dagegen als Postulate beider Räte überwiesen.

Die Vorstösse zielten einerseits darauf ab, die Motorfahrzeug-Typenprüfung durch Treibstoffverbrauchs-Messungen zu ergänzen und die Resultate zusammen mit den Abgas- und Lärmwerten zu veröffentlichen. Andererseits sollten

die Fahrzeughersteller verpflichtet werden, die an der Typenprüfung festgestellten Lärm-, Abgas- und Verbrauchswerte produktbegleitend und in der Werbung zu deklarieren.

Unser Vorschlag stellt einen Weg zur Verwirklichung dieser Anliegen dar.

Man darf annehmen, dass eine zuverlässige Information über den Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge das Umwelt- und Energiebewusstsein der Autobenutzer fördert. Günstige Verbrauchswerte werden neben geringen Emissionswerten als zusätzliches Qualitätsmerkmal der Motorfahrzeuge hervorgehoben. Meinungsumfragen im Jahre 1984 haben ergeben, dass das Kriterium des Treibstoffverbrauchs für den Autointeressenten eine sehr wichtige Rolle spielt. Unter den Motiven beim Kauf eines Autos figuriert der günstige Benzinverbrauch mit Abstand an erster Stelle, vor anderen Kriterien wie günstiger Kaufpreis, günstiger Unterhalt, Qualität/Lebensdauer, Sicherheit etc. (vgl. Huguenin et al., Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung, Das Automobil in den Massenmedien, bfu-Report 8, 1985, S. 68 ff., 149).

Im Hinblick auf die Umsetzung der vorgeschlagenen Bestimmung muss allerdings berücksichtigt werden, dass auf dem Gebiet der Motorfahrzeug-Typenprüfung die Behörden beim heutigen Stand der Infrastruktur nicht in der Lage wären, zusätzlich zu den bereits wahrzunehmenden Aufgaben auch noch spezielle Verbrauchsmessungen durchzuführen. In Frage kommt daher bis auf weiteres allein die Selbstzertifikation durch die Hersteller von Motorfahrzeugen. Diese ist wenn möglich auf der Basis einer freiwilligen Übereinkunft durchzuführen. Die Typenprüfstelle des Bundesamtes für Polizeiwesen würde demnach die von den Herstellern deklarierten Verbrauchswerte anlässlich der Abgas-Typenprüfung erfassen. Voraussetzung für diese Erfassung wäre insbesondere die Vereinheitlichung der Messmethoden, damit möglichst korrekte, aussagekräftige und vergleichbare Werte resultieren.

Wir müssen allerdings hier darauf hinweisen, dass die Verbrauchsmengen von einer grossen Zahl von Variablen abhängig sind. Einerseits variieren sie (fahrzeugbedingt) je nach Motorenkonzept, Getriebeart, Gewicht, Luftwiderstandsbeiwert usw., andererseits (fahrzeugunabhängig) je nach Strassenverhältnissen, Wetterbedingungen, Temperaturen und insbesondere je nach der individuellen Fahrweise. Die heute gebräuchlichen standardisierten Fahrzyklustests beruhen auf Simulationen, welche unmöglich all diesen Faktoren Rechnung tragen können. Dies gilt auch dann, wenn die Messungen von einer amtlichen Prüfstelle durchgeführt werden.

Der Automobilist müsste also immer wieder darauf aufmerksam gemacht werden, dass Verbrauchangaben vor allem als Vergleichsbasis gedacht sind, als absolute Werte jedoch in der individuellen Fahrweise nicht immer eingehalten werden können.

Eine Kennzeichnung (Etikettierung) der Fahrzeuge sollte im Einvernehmen mit den Herstellern und Importeuren gestaltet werden. Es erscheint uns sinnvoll, dass dabei auch die Abgas- und Lärmwerte einbezogen werden. Dem Automobilisten würden auf diese Weise in übersichtlicher Form alle umwelt- und energierelevanten Daten eines Fahrzeuges zur Verfügung stehen. Welche Art der Etikettierung am vorteilhaftesten ist, muss noch geprüft werden. In Frage kä-

men etwa das Datenschild im Motorraum, die Eintragung in das Betriebshandbuch, ein Kleber am Armaturenbrett oder an einem anderen für den Autokäufer gut sichtbaren Ort.

Wir dürfen davon ausgehen, dass die Hersteller und Importeure zur Verwirklichung dieser Anliegen Hand bieten werden. Wenn nicht, so könnten ihnen aufgrund der von uns vorgeschlagenen Formulierung behördliche Massnahmen in Aussicht gestellt werden. Die neue Bestimmung wird es dem Bundesrat erlauben, zu gegebener Zeit und sofern die nötige Infrastruktur vorhanden ist, Verbrauchsmessungen durch die Prüfbehörden des Bundes durchführen zu lassen, sei es nun in grösserem Umfange oder nur stichprobenweise. Ebenso kann die Etikettierungspflicht auf dem Verordnungsweg eingeführt werden. Die Hersteller hätten in diesem Fall die amtlich erfassten Werte produktbegleitend zu deklarieren.

Die Formulierung als blosse Kompetenznorm erscheint uns zweckmässig: Sie gewährt dem Bundesrat den nötigen Spielraum, je nach Zustandekommen einer Lösung auf freiwilliger Basis eine Anordnung mit der angemessenen Eingriffsintensität zu erlassen. Zudem kann die noch ungeklärte Frage der Art und Weise einer Etikettierung eingehender geprüft werden, ebenso die Frage, auf welche Fahrzeugkategorien die Massnahmen sich erstrecken sollen.

Nach Artikel 12 Absatz 4 in seiner heutigen Fassung werden die im Rahmen der Typenprüfung gemessenen Abgas- und Lärmwerte der Motorfahrzeuge vom Bund periodisch veröffentlicht. Die Nachfrage nach der offiziellen Publikation ist entgegen den Erwartungen immer sehr gering geblieben. Die beiden Ausgaben des Jahres 1985 wurden noch in einer Auflage von je 450 Exemplaren gedruckt und lediglich etwa zur Hälfte verkauft. Gemessen am Aufwand von rund 30 000 Franken und den Umtrieben, die die Erstellung der Broschüre verursacht, ist dieses Ergebnis äusserst unbefriedigend.

Unser Vorschlag ermöglicht durch die Formulierung als Kompetenznorm, dass diese Publikation in einer für den Autointeressenten attraktiveren Ausführung und mit dem Zusatz der Treibstoffverbrauchsangaben erfolgen kann. Je nach der konkreten Ausgestaltung einer Etikettierungspflicht könnte sich aber eine bundeseigene Publikation eventuell sogar erübrigen.

Artikel 15

In *Absatz 1* schlagen wir vor, neben der minimalen Führerausweis-Besitzdauer von drei Jahren für die Begleiter von Lernfahrten zusätzlich ein Mindestalter von 23 Jahren vorzusehen.

Gestützt auf den Vorschlag einer vom Touring Club der Schweiz und dem Nationalen Ausschuss der Fahrlehrerverbände eingesetzten Kommission, der auch Vertreter des Bundes und anderer an Strassenverkehrsfragen interessierter Verbände und Organisationen angehörten, wurde im Vernehmlassungsverfahren eine Verlängerung der minimalen Führerausweis-Besitzdauer für Lernfahrt-Begleiter von drei auf fünf Jahre zur Diskussion gestellt. Diese Fristausdehnung um zwei Jahre wurde von der Mehrheit der Kantone abgelehnt, von der grossen Mehrheit der Parteien und Verbände jedoch befürwortet. Die Gegner erachten eine Anhebung der Besitzdauer als keine echte Massnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Zahl der an Unfällen beteiligten, ordnungsgemäss begleiteten Lernfahrer, gemessen an der Gesamtheit der an Unfällen beteiligten Motorfahrzeugführer, ist tatsächlich nur unbedeutend, d. h. weniger als 4 Promille. Statistisch ist auch nicht auszumachen, ob ein direkter Zusammenhang besteht zwischen der Eignung als Begleiter und der Führerausweis-Besitzdauer. Eine Heraufsetzung der Dauer von drei auf fünf Jahre ist daher aus der Sicht der Verkehrssicherheit nicht zu rechtfertigen. Es ist zu befürchten, dass diese Massnahme bloss als unnötige Schikane verstanden würde.

Andererseits ist allgemein anerkannt, dass die Fähigkeit, als Begleiter wirksam zu sein, nicht nur abhängig ist von der Erfahrung einer Person als Motorfahrzeugführer, sondern in erster Linie von deren charakterlichen Reife. Diesem Umstand trägt unser Vorschlag Rechnung, zusätzlich zur geltenden Führerausweis-Besitzdauer von drei Jahren ein Mindestalter von 23 Jahren vorzusehen. Damit wird das Grundanliegen der vorgenannten Kommission berücksichtigt: Je jünger eine Person den Führerausweis erwirbt, desto länger trifft sie die Sperrfrist von 23 Jahren (im Maximum fünf Jahre, wenn der Führerausweis im frühest möglichen Alter von 18 Jahren erworben wird).

Gestützt auf Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe c SVG hat der Bundesrat in Artikel 16, 17 und 49 ff. VZV für Fahrlehrer und Ausbilder von Lastwagenführer-Lehrlingen bereits Sonderregelungen getroffen; diese beiden Kategorien verfügen aufgrund einer speziellen Ausbildung über eine entsprechende Ausbildungsbewilligung.

In Absatz 4 wird anstelle des den Bundesrat verpflichtenden Auftrages, ein Teilfahrschul-Obligatorium für Motorfahrzeugführer einzuführen, eine blosser Kompetenz-Norm vorgesehen.

Gestützt auf den dem Bundesrat vom Parlament im Jahre 1975 erteilten Auftrag hat das Bundesamt für Polizeiwesen am 3. März 1983 die Kantone, interessierten Verbände und Organisationen eingeladen, zu einem Verordnungsentwurf zur Einführung eines Teilfahrschul-Obligatoriums Stellung zu nehmen. Das Vernehmlassungsverfahren hat gezeigt, dass dies im wesentlichen abgelehnt wird. Die Kantone sind ausnahmslos gegen die Einführung eines teilweisen obligatorischen praktischen Fahrunterrichts, sieben Kantone und ein Halbkanton sogar gegen die Einführung eines obligatorischen Theorie-Unterrichts. In Berücksichtigung dieses negativen Ergebnisses hat die Ständige Strassenverkehrskommission am 30. August 1983 dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement empfohlen, die Frage der Schulung der Motorfahrzeugführer neu zu überdenken und Alternativlösungen zu erarbeiten.

Unser Vorschlag, die Verpflichtung zur Einführung eines Teilfahrschul-Obligatoriums in eine blosser Kompetenz umzuwandeln, trägt der heutigen Situation Rechnung und lässt dem Bundesrat freie Hand, nach einer zweckmässigen, von den Interessenten getragenen Lösung zu suchen. Der Vorschlag findet denn auch im Vernehmlassungsverfahren eine breite Unterstützung.

Artikel 16

In Absatz 3 Buchstabe g schlagen wir als neuen Grund für einen obligatorischen Führerausweistag den Tatbestand der Vereitelung der Blutprobe vor.

Gemäss geltendem Recht ist ein Führerausweisentzug nicht möglich, wenn der Führer die Blutprobe verweigert oder sich vorsätzlich einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzogen oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt hat. Dies wird von verschiedener Seite und seit langem als Ungeerechtigkeit gegenüber Führern empfunden, denen der Ausweis wegen Angetrunkenheit entzogen wird. Die Ungerechtigkeit erscheint um so grösser, als hinsichtlich der Strafandrohung kein Unterschied besteht zwischen dem Fahren in angetrunkenem Zustand und der Vereitelung der Blutprobe (Art. 91 Abs. 3 SVG).

Das Bundesgericht hat die Interpretation, Artikel 16 Absatz 3 Buchstabe b SVG auch auf die Vereitelung der Blutprobe auszudehnen, abgelehnt und erklärt, es sei Sache des Gesetzgebers, nötigenfalls einen solchen Entzugsgrund zu schaffen (BGE 104 Ib 194).

In den letzten Jahren ist eine zunehmende Zahl von Verurteilungen wegen Vereitelung der Blutprobe festzustellen. Waren es 1977 bloss 203 Fälle, so waren es 1980 bereits 347 und 1983 sogar 395. Mit der Schaffung des neuen Entzugsgrundes dürfte die Zahl der Fälle von Vereitelung der Blutprobe abnehmen und die Zahl der Fälle von Führerflucht ebenfalls zurückgehen. Denn es ist eine bekannte Tatsache, dass die Neigung, den Unfallort unerkannt zu verlassen, gross ist bei Personen, die, begründet oder unbegründet, damit rechnen, einer Blutprobe unterzogen zu werden. Die Versuchung dazu ist besonders gross bei Führern, die schon einmal wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand verurteilt worden oder aus beruflichen Gründen auf den Führerausweis angewiesen sind.

Die Schaffung des neuen Entzugsgrundes wurde im Vernehmlassungsverfahren sowohl von den Kantonen als auch von den Verbänden und Organisationen mehrheitlich begrüsst. Auch die Ständige Strassenverkehrskommission sprach sich beinahe einhellig dafür aus.

Die Gegner des neuen Entzugsgrundes machen vor allem geltend, dass damit von dem für Administrativmassnahmen geltenden Gefährdungsprinzip abgewichen werde. Sie verkennen jedoch, dass das SVG bereits heute den obligatorischen Entzug für Tatbestände vorsieht, die keine Gefährdung voraussetzen, so namentlich für den Tatbestand der Entwendung eines Fahrzeugs zum Gebrauch (Art. 16 Abs. 3 Bst. d).

Weiter wird vereinzelt auf die Gefahr hingewiesen, dass in Zukunft nicht mehr alles unternommen würde, um den Tatbestand der Angetrunkenheit abzuklären. Diese Sorge ist unbegründet. Nach wie vor bleibt die Entzugsbehörde bei Warnungsentzügen stets auf die Feststellungen der Polizei oder des Richters angewiesen und verfügt damit über die notwendigen Entscheidungsgrundlagen.

Der Entzug des Führerausweises wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand stellt eine administrative Massnahme präventiven und erzieherischen Charakters dar, die der Hebung der Verkehrssicherheit dient. Der Ausweisentzug hat hier somit einen unmittelbaren Bezug zum Verkehrsgeschehen. Die strenge gesetzliche Mindestdauer im Normalfall von zwei Monaten und im Rückfall von einem Jahr (Art. 17 Abs. 1 Bst. b und d SVG) beruht auf dem Gedanken, dass angetrunkene Lenker eine schwere Verkehrsgefährdung schaffen.

Demgegenüber schützen Sanktionen wegen Vereitelung der Blutprobe den ordentlichen Gang der Rechtspflege. Dieser Entzugstatbestand weicht also vom Gefährdungsprinzip ab und ist daher vergleichbar mit Administrativmassnahmen wegen Entwendung eines Fahrzeugs zum Gebrauch (Art. 16 Abs. 3 Bst. d SVG) und wegen Verwendung eines Fahrzeugs zu deliktischen Zwecken (Art. 16 Abs. 3 Bst. f SVG), welche die Verbrechensbekämpfung als gesetzgeberisches Ziel verfolgen. Wir schlagen daher vor, die Mindestentzugsdauer wegen Vereitelung der Blutprobe analog den erwähnten Entzugsgründen festzulegen, d. h. auf mindestens einen Monat im Normalfall (Art. 17 Abs. 1 Bst. a SVG) und auf mindestens sechs Monate im Rückfall innert zwei Jahren (Art. 17 Abs. 1 Bst. c SVG). Unter Beachtung dieser Minimalfristen können die Entzugsbehörden im Rahmen ihres Ermessens die Dauer des Entzuges nach den Umständen des Einzelfalles festlegen.

Artikel 17

Im *neuen Absatz 1 bis* beantragen wir, bei sogenannten Sicherungsentzügen die in der Praxis gefestigte Entzugsdauer im Gesetz zu verankern.

Die Unterscheidung zwischen Warnungsentzug wegen Verletzung von Verkehrsvorschriften, die für eine bestimmte Dauer, und Sicherungsentzügen wegen Nichteignung des Führers, die auf unbestimmte Dauer ausgesprochen werden, entspricht jahrelanger konstanter Rechtsprechung. Das geltende Gesetz sieht in Absatz 1 lediglich die Mindestentzugsdauer für Warnungsentzüge ausdrücklich vor. Dagegen enthält es keine Bestimmung über die Mindestdauer von Sicherungsentzügen; diese Lücke soll geschlossen werden. Bei Trunksucht, anderen Suchtkrankheiten (insbesondere Rauschgiftsucht) sowie charakterlicher oder anderer Nichteignung (vgl. Art. 14 Abs. 2 SVG) liegt ein in der Persönlichkeit des Betroffenen begründeter Eignungsmangel vor, dessen Behebung nach der allgemeinen Lebenserfahrung mindestens ein Jahr beansprucht. Frühestens nach Ablauf dieser Probezeit kann einigermaßen zuverlässig abgeschätzt werden, ob die Schwäche überwunden ist und der Ausweis aufgrund einer günstigen Prognose wieder erteilt werden kann.

Muss der Ausweis aus medizinischen Gründen auf unbestimmte Zeit entzogen werden (z. B. bis zur Eignungsabklärung durch einen Arzt), so entfällt die Anordnung einer minimalen Probezeit; der Ausweis kann wieder erteilt werden, sobald der medizinische Grund für den Entzug nicht mehr besteht (z. B. nach der ärztlich festgestellten Eignung).

In *Absatz 3* schlagen wir eine Präzisierung der Modalitäten für die bedingte Wiedererteilung des Führerausweises vor. Diese ist eine Rechtswohltat im administrativen Recht, vergleichbar der bedingten Entlassung aus einer Freiheitsstrafe im Strafrecht (Art. 38 StGB). Grundsätzlich halten wir die Möglichkeit der bedingten Wiedererteilung des Führerausweises nach wie vor für sinnvoll, zumal gerade ein länger dauernder Führerausweisentzug eine für den Betroffenen sehr einschneidende Massnahme darstellt.

Unbefriedigend gelöst sind im geltenden Gesetz jedoch die Modalitäten für die bedingte Wiedererteilung des Ausweises. Nicht nur schwächt der heutige Wortlaut von Absatz 3 die in Absatz 1 Buchstabe d festgelegte Mindestentzugsdauer

von einem Jahr für das Fahren in angetrunkenem Zustand im Rückfall ab, sondern er begünstigt auch den Sicherungsentzug gegenüber dem Warnungsentzug. So ist es in der Praxis beispielsweise möglich, dem Trunksüchtigen mit Sicherungsentzug und dem rückfälligen Alkoholtäter mit Warnungsentzug den Führerausweis, wenn auch bedingt, bereits nach sechs Monaten wieder auszuhändigen, obwohl eine Differenzierung der beiden Fälle dem Willen des Gesetzgebers offensichtlich besser entspricht. Die vorgeschlagene Regelung soll diese Ungereimtheiten beheben: Der Ablauf der gesetzlichen Mindestentzugsdauer bzw. der Probezeit nach Absatz 1 Buchstaben d und Absatz 1^{bis} (*neu*) soll grundsätzlich Voraussetzung für die bedingte Wiedererteilung des Führerausweises sein, so dass der rückfällige Alkoholtäter frühestens nach Ablauf eines Jahres und die von einem Sicherungsentzug betroffene Person nicht vor Ablauf der in der Verfügung angesetzten Probezeit von einem bis fünf Jahren wieder in Besitz des Ausweises gelangen können. Die sechsmonatige Karenzzeit für die bedingte Wiedererteilung soll demnach für längere Warnungsentzüge nach Absatz 1 Buchstabe a-c gelten.

Artikel 22

In *Absatz 1* soll der Bund zu Erteilung und Entzug eidgenössischer Ausweise zwar berechtigt bleiben, diese Kompetenz jedoch den Kantonen übertragen können, soweit dies zweckmässig erscheint.

Die Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates hat 1982 angeregt, die Notwendigkeit eines eidgenössischen Führerausweises durch eine interdepartementale Arbeitsgruppe abklären zu lassen. Diese kommt in ihrem Bericht zum Schluss, bei den PTT- und SBB-Betrieben sei der eidgenössische Führerausweis beizubehalten, in der allgemeinen Bundesverwaltung aber abzuschaffen. Diesem Umstand trägt die vorgeschlagene Fassung Rechnung.

23 Änderungen im III. Titel «Verkehrsregeln»

Artikel 27 und 31

In *Absatz 2* von Artikel 27 sowie *Absatz 3* von Artikel 31 wird lediglich eine Anpassung der französischen bzw. französischen und italienischen Übersetzung an die deutsche Fassung vorgenommen.

Artikel 32

In *Absatz 4* schlagen wir vor, den Bundesrat zu ermächtigen, Ausnahmen vom Grundsatz vorzusehen, wonach Geschwindigkeitsbeschränkungen nur aufgrund eines Gutachtens angeordnet werden dürfen.

Eine Motion der Verkehrskommission des Nationalrates vom 17. Juni 1984 (die Motion wurde vom Nationalrat angenommen, im Ständerat jedoch noch nicht behandelt) verlangt, das Verfahren zur Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Gemeinde- und Quartierstrassen zu vereinfachen, indem auf das im geltenden Absatz 4 zwingend vorgeschriebene Gutachten verzichtet wird. Im Vernehmlassungsverfahren ist dieser Vorschlag auf starke Opposition gestossen; nur drei Halbkantone und eine Minderheit der Verbände und Organi-

sationen haben dem Vorschlag zugestimmt. Grund für die ablehnende Haltung ist die Befürchtung, bei Abschaffung des Gutachtens könnten willkürliche Geschwindigkeitsbeschränkungen getroffen werden.

Andererseits geht doch aus verschiedenen Stellungnahmen hervor, dass eine Vereinfachung des Verfahrens manchmal möglich wäre und man in offensichtlich begründeten Fällen auf das Gutachten sogar verzichten könnte.

Die Ausnahmefälle sollen nicht im Gesetz selbst verankert werden. Tatsächlich müssen auch Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Gemeinde- und Quartierstrassen gewisse objektive Bedingungen erfüllen (z. B. die Verbesserung der Verkehrssicherheit oder des Umweltschutzes), die jedoch im Detail besser vom Bundesrat umschrieben werden.

Artikel 33, 34 und 38

Absatz 1 von Artikel 33 und *Absatz 4* von Artikel 34 werden in der französischen und italienischen, *Absatz 4* von Artikel 38 bloss in der französischen Fassung dem deutschen Wortlaut angepasst.

Artikel 56

Im neuen *Absatz 3* beantragen wir, den Bundesrat zu ermächtigen, ein Akkordlohn-Verbot für berufsmässige Motorfahrzeugführer zu schaffen.

Bei der Totalrevision der Chauffeurverordnung (ARV; SR 822.22) im Jahre 1981 wurde angeregt, für berufsmässige Motorfahrzeugführer ein Akkordlohn-Verbot vorzusehen. Mangels gesetzlicher Grundlage konnte auf das Vorhaben nicht eingetreten werden. Unser Vorschlag auf Einführung einer Kompetenznorm hat im Vernehmlassungsverfahren sowohl bei den Kantonen als auch bei den Verbänden und Organisationen sehr breite Zustimmung gefunden. Vereinzelt wurde sogar vorgeschlagen, den Bundesrat nicht bloss zu ermächtigen, sondern sogar zu verpflichten, ein Akkordlohn-Verbot einzuführen. In der Ständigen Strassenverkehrskommission waren die Auffassungen über die Ermächtigung oder Verpflichtung geteilt.

Die Nachteile einer Entlohnung von Berufschauffeuren aufgrund der zurückgelegten Fahrstrecke, der beförderten Gütermenge oder ähnlicher Leistungen, liegen auf der Hand. 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.

Andererseits darf nicht ausser acht gelassen werden, dass ein Akkordlohn-Verbot nur sehr schwierig zu überwachen ist. Dies zeigen die Erfahrungen ausländischer Staaten (namentlich der Europäischen Gemeinschaften), die ein solches Verbot kennen. In der Regel werden nämlich Missachtungen des Akkordlohn-Verbots erst dann aufgedeckt, wenn sich ein Arbeitnehmer mit seinem Arbeitgeber überworfen hat.

Die Situation im schweizerischen Transportgewerbe verlangt gegenwärtig kein Akkordlohn-Verbot. Akkordlöhne sind ohnehin selten, ausser im Taxigewerbe.

Daher genügt es, den Bundesrat zum Erlass eines Verbotes zu ermächtigen, damit er nötigenfalls einschreiten kann.

Artikel 57

In *Absatz 1* beantragen wir, Ausnahmen von den Verkehrsregeln nicht bloss für das Militär, sondern auch für den Zivilschutz vorsehen zu können. Diese Ergänzung drängt sich für bestimmte Sonderregeln des Zivilschutzverkehrs (z. B. hinsichtlich Beleuchtung der Fahrzeuge und Mitführen von Personen) auf. Hinsichtlich Gleichstellung des Zivilschutzes mit dem Militär verweisen wir auch auf unseren Vorschlag zu Artikel 2 Absatz 4.

Absatz 4 ist aufzuheben, nachdem die Materie nun umfassend in Artikel 57b (*neu*) geregelt wird.

Artikel 57b (neu)

Die Teilrevision vom 20. März 1975 ermächtigte den Bundesrat in Artikel 57 Absatz 4 SVG, die Herstellung, den Handel und die Verwendung von Geräten und Vorrichtungen, welche die behördliche Kontrolle des Strassenverkehrs stören, erschweren oder unwirksam machen könnten, zu verbieten. Gestützt auf diese Bestimmung erliess der Bundesrat am 19. März 1979 die Verordnung über Geräte zur Störung von Strassenverkehrskontrollen (SR 741.437).

Die in der Botschaft zum Artikel 57 Absatz 4 SVG dargelegten gesetzgebungs-politischen Gründe sind nach wie vor gültig (vgl. BBl 1973 II 1195). Die Problematik der Störung von Geschwindigkeitskontrollen durch sog. Radarwarngeräte hat sich seit der Einführung von Tempo 80 auf Ausserortsstrassen und Tempo 120 auf Autobahnen noch verstärkt. Radarwarngeräte werden verwendet, um sich ungestraft über die aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes erlassenen Tempolimiten hinwegzusetzen. Gerade die notorischen Schnellfahrer können dank diesen Geräten nicht erfasst werden. Solche Führer stören die Homogenität des Verkehrs und das Verkehrsklima, und sie animieren überdies andere Strassenbenützer zu Geschwindigkeitsmissachtungen. Die Durchsetzung der geltenden Vorschriften betreffend Radarwarngeräte bereitet indessen in verschiedener Hinsicht Schwierigkeiten, wie die Erfahrungen gezeigt haben. So fehlt namentlich für das in der zitierten Verordnung enthaltene Verbot, Radarwarngeräte im Fahrzeug mitzuführen, die gesetzliche Grundlage (Urteil des Bundesgerichtes vom 14. Sept. 1984). Die Versuche, die in der bundesrätlichen Verordnung enthaltenen Verbote zu unterlaufen, machen die ausführlichere Rechtsetzung auf Gesetzesstufe notwendig.

In *Absatz 1* schlagen wir ein umfassendes Verbot der erwähnten Geräte und Vorrichtungen vor, und zwar dergestalt, dass solche Geräte und Vorrichtungen in der Schweiz überhaupt nicht in Erscheinung treten. Will man nämlich die Störung von Strassenverkehrskontrollen wirksam unterbinden, genügt ein Verwendungsverbot allein nicht; vielmehr sind auch die wichtigsten Vorbereitungs-handlungen zu untersagen. Dazu zählt in erster Linie das Mitführen; denn es ist zu bedenken, dass heute im Handel befindliche Geräte rasch und mit wenigen Handgriffen irgendwo versteckt werden können. Dies verunmöglicht den Polizeiorganen weitgehend nachzuweisen, dass sie auch tatsächlich verwendet wurden.

Absatz 2 enthält die Legaldefinition des in Absatz 1 verwendeten Begriffs «Inverkehrbringen». Damit wird nicht bloss die Herstellung und der Handel, also die eigentliche Geschäftstätigkeit mit den Geräten und Vorrichtungen, erfasst, sondern alle Vorkehrungen, durch welche diese in der Schweiz in Erscheinung treten. Beim Erwerb kommt es nicht darauf an, ob er entgeltlich oder unentgeltlich erfolgt.

Absatz 3 sieht die Sicherstellung, Einziehung und Vernichtung der Geräte und Vorrichtungen vor.

24 Änderungen im IV. Titel «Haftpflicht und Versicherungen»

Artikel 69

Dieser Artikel wird zum Teil neu gefasst und präzisiert.

In *Absatz 1* sehen wir die solidarische Haftung der Halter des Zugfahrzeuges und des geschleppten Motorfahrzeuges für Drittschäden vor.

Nach geltendem Recht bildet das Zugfahrzeug mit dem Anhänger oder dem geschleppten Fahrzeug eine Einheit, mit der Folge, dass im Schadenfall ausschliesslich der Halter des Zugfahrzeuges einzustehen hat. Dies ist nicht zu beanstanden, soweit es sich um einen Anhänger im technischen Sinne handelt, der mit dem Zugfahrzeug durch eine entsprechende Konstruktion (Kupplung, Deichsel) fest verbunden ist, oder um ein Motorfahrzeug, das mit Hilfe einer Abschleppvorrichtung an einem Kran oder auf einem Abschlepprolli derart gezogen wird, dass es nicht durch einen Führer gelenkt werden muss (Art. 72 Abs. 2 VRV).

Handelt es sich jedoch um das Nachziehen eines Motorfahrzeuges im Schlepptau, so erweist sich die heutige Regelung als unbefriedigend. Das Motorfahrzeug im Schlepptau steht im Gegensatz zum Anhänger in der Regel nur durch eine lockere, improvisierte Seilverbindung mit dem Zugfahrzeug in Zusammenhang und wird durch einen Führer mit entsprechendem Ausweis gelenkt. Die Tatsache, dass das geschleppte Motorfahrzeug für seine Fortbewegung auf eine fremde Motorkraft angewiesen ist, vermag ihm die Eigenständigkeit als Motorfahrzeug nicht vollständig zu nehmen. So kann auch ein geschlepptes Motorfahrzeug mit stillstehendem Motor eine Betriebsgefahr schaffen (z. B. durch die Blendung mit Scheinwerfern, das Blockieren der Lenkung oder der Räder), oder es kann der Motor beim Abschleppen unerwartet anspringen oder der Führer durch ein Fehlmanöver auf die linke Strassenseite geraten und dadurch einen Unfall verursachen.

Ferner kann der Schaden die Versicherungsdeckung des Zugfahrzeuges übersteigen. Der Halter des Zugfahrzeuges, der ein Motorfahrzeug abschleppt, muss nach der geltenden Regelung damit rechnen, für den ungedeckten Teil des Schadens selber aufzukommen, währenddem die Versicherung des geschleppten Motorfahrzeuges eine Mitbeteiligung ablehnen kann. Dies ist umso stossender, wenn das Abschleppen aus Gefälligkeit zur Rettung aus einer Notsituation erfolgt.

Im Haftpflichtrecht gilt in Anlehnung an die Artikel 50 und 51 OR allgemein der Grundsatz, dass eine Mehrheit von Schädigern solidarisch haftet (vgl. auch Art. 60 SVG). Es besteht kein Grund, dies nicht auch für Drittschäden anwendbar zu erklären, die durch Motorfahrzeuge beim Abschleppen verursacht werden. Die analoge Anwendung von Artikel 60 SVG ermöglicht dem Richter eine dem Einzelfall angepasste, gerechte Verteilung des Schadenersatzes. Die vorgeschlagene Änderung wird auch in der Fachliteratur befürwortet.

Für das abgeschleppte Motorfahrzeug ist in aller Regel auch die vom Gesetz verlangte Haftpflichtversicherung vorhanden, so dass die Interessen sowohl der Geschädigten als auch der Versicherer der beteiligten Fahrzeughalter gewahrt bleiben.

In Absatz 2 schlagen wir eine mit Absatz 1 übereinstimmende Fassung vor: Nicht bloss die Anhänger, sondern auch die geschleppten Motorfahrzeuge, die nicht versichert oder nicht durch einen Führer gelenkt sind, sind in die Versicherung des Zugfahrzeuges miteinzubeziehen. Sollte das geschleppte Motorfahrzeug ausnahmsweise nicht versichert sein und der Schaden die Deckung der Versicherung des Zugfahrzeuges überschreiten, so springt die Schadendeckung nach Artikel 76 SVG ein.

Der im geltenden Absatz 3 enthaltene Verweis auf Artikel 64 Absatz 2 ist hinfällig geworden, nachdem Artikel 64 mit der SVG-Änderung vom 20. März 1975 dem Bundesrat die Kompetenz übertragen hat, die Mindestversicherungssummen festzulegen.

In Absatz 4 wird neu eine Haftungsregelung getroffen für Schäden, die zwischen dem Zugfahrzeug und dem Anhänger oder dem geschleppten Motorfahrzeug entstehen. In Anlehnung an die Gerichtspraxis (BGE 101 II 257) beurteilen sich Körperschäden von Mitfahrern auf Anhängern nach SVG, d. h. der Halter des Zugfahrzeuges haftet dafür nach dem Grundsatz der Gefährdungshaftung, für Sachschäden am Anhänger dagegen nach OR, d. h. nach dem Grundsatz der Verschuldenshaftung. Für Körperschäden der Führer und Mitfahrer im Zugfahrzeug und im geschleppten Motorfahrzeug sowie für Sachschäden zwischen diesen Fahrzeugen gelten ausschliesslich die Haftungsbestimmungen des SVG: Im Vordergrund stehen Artikel 58 SVG und – wenn der Geschädigte Halter ist – Artikel 61 SVG.

Artikel 77

In Absatz 1 schlagen wir vor, den Kanton zu behaften, wenn er es versäumt, nach der Meldung des Halters über die endgültige Ausserverkehrsetzung des Fahrzeugs die Kontrollschilder einzuziehen.

Artikel 74 Absatz 5 VZV räumt dem Fahrzeughalter eine Frist von 14 Tagen ein, um nach der Meldung der endgültigen Ausserverkehrsetzung eines Fahrzeuges ein anderes Fahrzeug immatrikulieren zu lassen; andernfalls hat er nach Ablauf dieser Frist die Kontrollschilder abzugeben. Kommt er dieser Pflicht nicht nach, muss der Kanton deren Einzug anordnen. Unterlässt dies der Kanton, soll er in gleicher Weise wie in den andern im geltenden Absatz 1 genannten Fällen für sein Versäumnis haften.

25 Änderungen im V. Titel «Strafbestimmungen»

Artikel 91

In Absatz 3 beantragen wir, die Worte «amtlich angeordneten» zu streichen.

Gemäss langjähriger Praxis des Bundesgerichtes (BGE 90 IV 95) kann der Tatbestand der Vereitelung der Blutprobe auch erfüllt sein, wenn diese (noch) nicht angeordnet ist. Dies trifft beispielsweise zu, wenn der Täter, der eine Blutprobe befürchtet, nach einem Unfall flüchtet und erst am folgenden Tag aufgegriffen werden kann; in einem solchen Fall wäre eine nachträglich angeordnete Blutprobe meist zwecklos.

Artikel 94

In Ziffer 3 schlagen wir vor, jede unberechtigte Verwendung eines Fahrrades unter Strafe zu stellen.

Mit BGE 107 IV 142 hielt das Bundesgericht die Person, die ein Fahrrad wegnimmt, das zufälligerweise bereits ein anderer entwendet hat, aus objektiven Gründen nicht für strafbar. Vom Standpunkt des Schuldstrafrechts aus ist dies – so auch die Meinung des Bundesgerichtes – nicht befriedigend. Die Lücke kann geschlossen werden, indem jede unberechtigte Verwendung eines Fahrrades strafbar erklärt wird.

Artikel 96

In Ziffer 2 Absatz 1 wird eine Anpassung der französischen und italienischen Übersetzung an die deutsche Fassung vorgenommen.

Artikel 99

Die neue Ziffer 8 enthält die zum Artikel 57b SVG gehörende Strafbestimmung. Das vorgeschlagene Strafmass gibt dem Richter einen grossen Bemessungsspielraum, so dass auch Wiederholungstäter und schwerwiegende Delikte (z. B. Händler) streng bestraft werden können.

Die Durchsetzung des Verbots, Radarwarngeräte anzupreisen, bereitet keine Schwierigkeiten, sofern der Anpreiser in der Schweiz wohnt. Nach den bisherigen Erfahrungen sind es aber praktisch ausschliesslich im Ausland wohnende Personen, die solche Geräte in schweizerischen Presseerzeugnissen oder in anderer Weise (z. B. Prospekte, Werbebriefe usw.) zum Kauf anbieten. Vielfach ist es jedoch nicht möglich, gegen solche Täter strafrechtlich vorzugehen, da der Rechtshilfeweg nicht beschritten werden kann. Es erweist sich daher als notwendig, die Strafbarkeit auf Personen auszudehnen, die in der Schweiz am Anpreisen von Radarwarngeräten mitwirken, beispielsweise als Drucker von Prospekten, Verantwortliche für Zeitungsinserte oder Radio-Werbesendungen und dergleichen. Absatz 2 sieht die entsprechende Rechtsgrundlage vor.

26 **Änderungen im VI. Titel «Ausführungs- und Schlussbestimmungen»**

Artikel 106

In *Absatz 1* beantragen wir, den Bundesrat zu ermächtigen, seine Departemente mit der Regelung technischer Einzelheiten zu beauftragen.

Nach konstanter Praxis des Bundesgerichtes (vgl. BGE 101 Ib 70 und dort angeführte frühere Entscheide) ist die Weitergabe von Rechtssetzungsbefugnissen zulässig, wenn in den auf Subdelegation beruhenden Vorschriften Fragen weitgehend technischer Natur geregelt werden sollen. Das Bundesrecht geht schon seit 1948 weiter, indem es die bundesrätliche Kompetenzdelegation an die Departemente generell zulässt (früher Art. 7 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 12. März 1948 über die Rechtskraft der bereinigten Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen für die Jahre 1848-1947 und über die neue Reihe der Sammlung, AS 1949 II 1523; heute Art. 7 Abs. 5 des Verwaltungsorganisationsgesetzes; SR 172.010). Demgegenüber schliesst der geltende Artikel 106 Absatz 1 SVG eine solche Subdelegation an die Departemente aus.

Das Strassenverkehrsrecht ist unbestritten eine Materie, die wegen ihrer Bedeutung für eine grosse Anzahl Betroffener grundsätzlich im Gesetz oder in Verordnungen des Bundesrates geregelt bleiben muss. Als zu unflexibel und zu kompliziert für die Rechtssetzung erweist sich jedoch die geltende Kompetenz-Einschränkung namentlich bei der Regelung technischer Einzelheiten, die der Gesetzgeber bereits weitgehend oder vollständig an den Bundesrat delegiert hat (z. B. Art. 5 Abs. 3, 8 und 30 Abs. 4 SVG). So müssen beispielsweise infolge der Übernahme internationaler Minimalstandards technische Anpassungen vorgenommen werden im Bereich der SSV, der Verordnung vom 27. August 1969 über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge (SR 741.41) oder der Anhänge zur Verordnung vom 17. April 1985 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SR 741.621), die keiner politischen Wertung durch den Bundesrat mehr bedürfen. Eine Öffnung der Subdelegation und damit eine Anpassung an das übrige Bundesrecht wenigstens für technische Einzelheiten ist daher unerlässlich.

3 Finanzielle und personelle Auswirkungen für Bund und Kantone

Für die Kantone haben die vorgeschlagenen Änderungen weder personelle noch finanzielle Folgen.

Für den Bund kann *einzig* die Änderung von Artikel 12 Absatz 4 (Erfassung des Treibstoffverbrauchs und Etikettierung der Fahrzeuge) finanzielle und personelle Auswirkungen haben.

Bei der Erfassung des Treibstoffverbrauchs auf dem Wege der Selbstzertifikation durch die Hersteller und Importeure ist nicht mit zusätzlichen Kosten zu rechnen. Ein zusätzlicher Personalaufwand von ein bis zwei Stellen würde jedoch entstehen, wenn die Prüfbehörden des Bundes Treibstoffverbrauchsmessungen in grösserem Umfang oder stichprobenweise selber durchführen müssen.

ten. Dass aber dafür die technische Infrastruktur bis auf weiteres fehlt, wurde bereits dargelegt.

Die Kosten für die Etikettierung der Fahrzeuge wären von den Herstellern und Importeuren zu tragen. Der Bund muss dagegen wie bisher für die Kosten der periodischen Publikation der ermittelten bzw. erfassten Werte aufkommen. Bei der Berechnung der Kosten gehen wir von der Annahme aus, dass die Publikation wie bis anhin zweimal jährlich erfolgen würde. Bei einem Umfang von etwa 50 Seiten und einer Auflage von vorerst 50 000 Stück ist mit Herstellungskosten von jährlich 72 000 Franken zu rechnen.

4 Richtlinien der Regierungspolitik

Die Vorlage ist in den Richtlinien der Regierungspolitik 1983–1987 angekündigt (BBl 1984 I 157, Ziff. 611 und Anhang 2).

5 Verfassungsmässigkeit

Unsere Revisionsvorschläge betreffen Ergänzungen und Präzisierungen bisheriger Vorschriften und stützen sich insoweit – wie diese selbst – auf die im Ingress des SVG angegebenen Verfassungsbestimmungen. Einzig zur vorgeschlagenen Kompetenznorm des Artikels 12 Absatz 4 bedarf es einer Erläuterung der verfassungsrechtlichen Grundlagen.

Gestützt auf Artikel 37^{bis} Absatz 1 BV kann der Bund auf dem Gebiet des Automobilwesens öffentlich-rechtliche Vorschriften jeglicher Art aufstellen, ausgenommen Vorschriften abgabenrechtlicher Natur und Vorschriften, die mit einer anderen Verfassungsnorm in Widerspruch stehen (Steiner, Gutachten über die Verfassungsmässigkeit der Bestimmungen des Vorentwurfs zum SVG, S. 5).

Der Umweltschutzartikel 24^{septies} BV sieht den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt gegen schädliche oder lästige Einwirkungen, insbesondere die Bekämpfung von Luftverunreinigungen und Lärm, vor. Gemäss Artikel 31^{sexies} BV trifft der Bund Massnahmen zum Schutz der Konsumenten.

Nach BGE 99 Ia 617 und BGE 102 Ia 114 stehen die einzelnen Verfassungsbestimmungen zueinander nicht in einem Verhältnis der Subordination, sondern der Koordination und sind nach Möglichkeit miteinander zu harmonisieren.

Die in Artikel 12 Absatz 4 vorgeschlagenen Massnahmen in bezug auf die Motorfahrzeuge lassen sich sowohl umweltschützerisch als auch konsumentenschützerisch begründen: Massnahmen, die eine Sensibilisierung der Fahrzeugbenutzer in bezug auf den Treibstoffverbrauch bewirken sollen, können daher auf den Umweltschutzartikel abgestützt werden. Der Käufer/Benutzer hat aber auch im Sinne des Konsumentenschutzes ein legitimes Interesse, über den Energieverbrauch der Motorfahrzeuge informiert zu werden.

Die Bereiche Umweltschutz und Konsumentenschutz überlagern sich somit querschnittartig mit der umfassenden öffentlich-rechtlichen Zielsetzung des Strassenverkehrsgesetzes. Es liegt daher nahe, eine Norm, die sich auf Motorfahrzeuge bezieht, im Strassenverkehrsgesetz niederzulegen, obwohl theoretisch

nichts entgegenstünde, zum Beispiel eine Etikettierungsvorschrift in einem Konsumentenschutzerlass zu statuieren.

Die Handels- und Gewerbefreiheit wird durch eine amtliche Erfassung des Treibstoffverbrauchs von Motorfahrzeugen nicht tangiert. Insbesondere ist die Festlegung von Verbrauchs-Grenzwerten nicht vorgesehen. Eine bloße Deklarationspflicht der Hersteller als Massnahme zur Verbesserung der Konsumentinformation erscheint vor der Handels- und Gewerbefreiheit unbedenklich (vgl. Gygi, Wirtschaftsverfassungsrecht, 1981, S. 120). Eine Vorschrift, nach der auch in der Automobilwerbung nur die amtlich erfassten Werte zu verwenden wären, würde jedoch den Rahmen des Strassenverkehrsgesetzes sprengen.

Bundesgesetz über den Strassenverkehr

Entwurf

Änderung vom

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

I

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

Titel

Strassenverkehrsgesetz (SVG)

Art. 2 Abs. 4 sowie Abs. 6 (neu)

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 Fühlung.

⁶ Für Kreuzungen von Bahnen oder Anschlussgleisen mit öffentlichen oder privaten Strassen bestimmt die Eisenbahnaufsichtsbehörde die Bedingungen, unter welchen der öffentliche Verkehr zulässig ist, sowie die entsprechende Signalisierung und Markierung.

Art. 3 Abs. 4 letzter Satz (neu)

... 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.

¹⁾ BBl 1986 III 209

²⁾ SR 741.01

- ⁴ Die Länge darf ohne Ladung höchstens betragen:
- a. beim Lastwagen 10 m
 - b. beim Gesellschaftswagen sowie beim Lastwagen mit mehr als zwei Achsen 12 m
 - c. beim Sattelmotorfahrzeug 15,50 m
 - d. beim Anhängerzug 18 m.
- ⁶ Das Gesamtgewicht darf höchstens betragen:
- a. beim Motorwagen mit zwei Achsen 16 t
 - b. beim Motorwagen mit drei Achsen,
 - wenn nur eine angetrieben ist 22 t
 - wenn zwei oder alle drei angetrieben sind 25 t
 - c. beim Anhängerzug, beim Sattelmotorfahrzeug sowie beim Motorwagen mit mehr als drei Achsen, von denen zwei oder mehr angetrieben sind 28 t.

Art. 12 Abs. 4

⁴ Der 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 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 (neu)

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

- g. sich vorsätzlich einer Blutprobe oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzogen hat oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt hat.

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

^{1bis} Der Führer- oder Lernfahrausweis wird auf unbestimmte Zeit entzogen, wenn der Führer wegen Trunksucht oder anderer Suchtkrankheiten oder 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 auf ihn gesetzte Vertrauen, so ist der Ausweis wieder zu entziehen.

Art. 22 Abs. 1 zweiter Satz sowie dritter Satz (neu)

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

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 verfügt werden; der Bundesrat erlässt die näheren Bestimmungen und kann Ausnahmen vorsehen. ...

Art. 33 Abs. 1

(Betrifft nur den französischen und italienischen Text)

Art. 34 Abs. 4

(Betrifft nur den französischen und italienischen Text)

Art. 38 Abs. 4

(Betrifft nur den französischen Text)

Art. 56 Abs. 3 (neu)

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 weitere Verkehrsvorschriften erlassen und für besondere Verhältnisse Ausnahmen von den Verkehrsregeln vorsehen, namentlich für das Militär und den Zivilschutz sowie für Einbahnstrassen.

⁴ *Aufgehoben*

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

7. Abschnitt: Störung von Strassenverkehrskontrollen (neu)

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 Weiterschaffen, das Verkaufen sowie das sonstige Abgeben und Überlassen.

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

Art. 69

Motorfahrzeug-
anhänger:
geschleppte
Motorfahrzeuge

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, wenn es 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 richtet 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 Obligationenrecht.

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 oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzieht oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt.

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

(Betrifft nur den französischen und italienischen Text)

Art. 99 Ziff. 8 (neu)

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

wer beim Anpreisen von solchen Geräten oder Vorrichtungen mitwirkt,

wird mit Haft oder mit Busse bestraft.

Art. 106 Abs. 1 letzter Satz

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

II

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Botschaft über die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 27. August 1986

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	39
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	86.043
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.10.1986
Date	
Data	
Seite	209-237
Page	
Pagina	
Ref. No	10 050 142

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.